EXPEDICIONES ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII.

EL PASO DEL NOROESTE.

María Pilar de San Pío

COLECCIONES MAPFRE 1492

En el siglo XVI se llevaron a cabo viajes exploratorios desde Nueva España hacia el norte del Pacífico. Estas expediciones de reconocimiento se emprendieron para encontrar el legendario estrecho de Anián, de cuyo control se esperaba conseguir importantes ventajas económicas. Este objetivo, junto con la expansión del imperio español, fueron las principales finalidades de las expediciones enviadas por Hernán Cortés. El último intento de exploración española de la costa noroeste americana y del Pacífico lo llevó a cabo la expedición de Eliza y Martínez y Zayas en 1793. A lo largo del siglo XVIII se produjo un cambio notable en la situación estratégica del océano Pacífico. Los Borbones, conscientes de ello, reforzaron y modernizaron la Armada. Su alta cualificación científica logró retrasar la inevitable internacionalización de esta inmensa área geográfica dominada hasta entonces únicamente por España. La autora estudia en esta obra la estrategia naval y la expansión hacia Alaska, destacando la importancia política, científica, geográfica y cultural de las expediciones del siglo XVIII.

María Pilar de San Pío (Madrid, 1949). M. A. en Historia. Jefe de Investigación del Museo Naval de Madrid. Obras: *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval* (1979) con C. Zamarrón Moreno, «las expediciones científicas», en *España y el mar en el siglo de Carlos III* (1989).

LIBRO DONADO
POR
FUNDACION MAPFRE AMERICA

Colección Mar y América

EXPEDICIONES ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII

El paso del noroeste

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo

© 1992, M.ª Pilar de San Pío
© 1992, Fundación MAPFRE América
© 1992, Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-1-309-0 (rústica)
ISBN: 84-7100-1-310-4 (cartoné)
Depósito legal: M. 25554-1992
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, km 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

R.051156

MARÍA PILAR DE SAN PÍO

EXPEDICIONES ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII

El paso del noroeste

MAPFRE
CENTRO
DE
DOCUMENTACION

EDITORIAL
MAPFRE

EXPEDICIONES ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII

El paso del noroeste

MAPFRE
CENTRO
DE
DOCUMENTACIÓN

A la memoria de mi abuelo
Álvaro de San Pío Ansón,
que me precedió
en el camino de las letras...

ÍNDICE

Prefacio 13
Introducción 19
Antecedentes históricos 19
Expediciones promovidas por Cortés 20
Expediciones del virrey Antonio de Mendoza 22
Los galeones de Manila: virreinato de Luis de Velasco 23
Expedición de Sebastián Vizcaíno 24
Otras expediciones del siglo xvii 26

Primera parte

EL MARCO HISTÓRICO

I. El renacer de las expediciones en el siglo xviii 31
La europeización 31
Expediciones de otros países 35
El carácter marítimo y la Armada del siglo xviii 38
Objetivos políticos de las expediciones 43
Los objetivos científicos 45
Expediciones hidrográficas 48
Expediciones de historia natural 48
Las expediciones de la costa noroeste 49

II. Las expediciones científicas españolas del siglo xviii 53
Antecedentes 53
Las expediciones del siglo xviii 55
Principales expediciones científicas 57

III. El paso del noroeste 75
Primeros intentos de búsqueda 75
La exploración desde el Pacífico: el estrecho de Anián 79
La búsqueda inglesa desde el Atlántico 82
Los viajes de Ferrer Maldonado, Juan de Fuca y Bartolomé de Fonte 85
El descubrimiento del paso del noroeste 96

IV. La colonización de Alta California 99
La expansión rusa en América 99
El plan del virrey Croix y José de Gálvez 102
La fundación de San Blas 104
La evolución de San Blas 107
La construcción en San Blas 110
Gálvez en Baja California 112
Las expediciones a Alta California 113
El mantenimiento de Alta California 117
Nuevas noticias de los rusos 118

Segunda parte

LAS EXPEDICIONES

V. Las expediciones del virrey Bucareli 121
Características 121
Expedición de Juan Pérez (1774) 122
Expedición de Bruno de Heceta y de Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1775) 130
Expedición de Ignacio de Arteaga y Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1779) 141
Expedición de Esteban Martínez y Juan Pantoja y Arriaga (1782) 149
El período intermedio 151

VI. Las expediciones de Esteban Martínez 153
Nuevas noticias sobre los avances rusos 153
Expedición de Esteban José Martínez y Gonzalo López de Haro (1788) 155
Expedición de Esteban José Martínez y Gonzalo López de Haro (1789) 163
El relevo en Nutka de Esteban José Martínez por Francisco de Eliza (1790) 172

VII. Expedición de Salvador Fidalgo y primeras exploraciones del estrecho de Juan de Fuca 175
Expedición de Salvador Fidalgo (1790) 175
Expedición de Manuel Quimper (1790) 179
Expedición de Francisco de Eliza (1791) 185

VIII. Expedición Malaspina 195
El plan del viaje 195
La tripulación 197
El viaje 199
Las instrucciones para el reconocimiento de la costa noroeste 200
La estancia en Acapulco 202
La expedición en Mulgrave 204
De puerto Mulgrave a Nutka 206
Estancia en el puerto de Nutka 208
Salida hacia Monterrey 209
Resultados 211

IX. Expedición de Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés. Expedición de Jacinto Caamaño 215
Expedición de Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés (1792). 215
Expedición de Jacinto Caamaño (1792) 237

X. La expedición de límites del norte de California. La expedición de Martínez y Zayas 247
Expedición de Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1792) 247
Expedición de Francisco de Eliza y Juan Martínez y Zayas (1793). 261

XI. Conclusiones 267
La amenaza rusa 270
La amenaza inglesa 273
La política expansionista de Gálvez 275
El informe político de Malaspina y Bustamante 275
Balance de toda una etapa 278

APÉNDICES

Introducción a la bibliografía 285

Bibliografía comentada 289

Fuentes primarias 293

Índice toponímico 299

Índice onomástico 305

PREFACIO

Sin duda, el trascendental papel que España ha desempeñado en el descubrimiento y exploración de la costa norteamericana del océano Pacífico no es un tema conocido por todos. La obra que se presenta en estas líneas intenta contribuir al conocimiento de la historia de España en el Pacífico, que, si bien ha sido estudiada en otras ocasiones, no siempre ha recibido el tratamiento que le correspondería.

La magnitud de los esfuerzos que España hizo a finales del siglo XVIII por engrandecer el horizonte conocido en el Nuevo Mundo merece un mayor reconocimiento.

La exploración de la costa pacífica de América septentrional constituyó una de las empresas más importantes cuya iniciativa se puede atribuir al espíritu de la Ilustración española, siendo sólidamente apoyada por la Corona en un último esfuerzo por ensanchar y defender sus fronteras de ultramar.

Sin embargo, la bibliografía española referente a los últimos descubrimientos geográficos en el Pacífico no contaba con una obra que englobara y narrara todas las expediciones españolas que a finales del siglo XVIII recorrieron la costa que se extiende desde California hasta Alaska. Sí había, por el contrario, algunos libros de autores extranjeros que lo hacían, y un gran número de artículos, trabajos breves y pequeños estudios que trataban este tema sólo parcialmente o bajo algún aspecto concreto.

Si se realiza un somero análisis de las obras extranjeras que tratan del descubrimiento del Pacífico, se observa el curioso fenómeno de que mientras algunos historiadores admiten, reconocen e incluso elogian el alcance de los logros españoles en la exploración de dicho océano, tra-

tando incluso de combatir, en cierta medida, la crítica histórica levantada contra España, otros autores ignoran o apenas conceden importancia a esos mismos esfuerzos pioneros.

Estos últimos, por el contrario, enfatizan las hazañas de exploradores de otros países, cuyas realizaciones, aunque a veces menos originales, alcanzaron una difusión más amplia en su época debido a la inmediata publicación de sus resultados.

Entre los primeros se encuentran aquellos investigadores que en su búsqueda de la verdad han ido más allá de las fuentes impresas y publicadas, aquellos cuya honestidad científica les ha impulsado a profundizar en su estudio, utilizando directamente fuentes manuscritas. Este paso, fundamental en cualquier estudio histórico riguroso, es indispensable en el caso de las expediciones españolas al Pacífico en el siglo XVIII, ya que sus resultados en la mayoría de los casos no fueron publicados inmediatamente y la documentación que generaron permaneció, y lo sigue estando en gran parte, inédita en diferentes archivos.

La no publicación de esa documentación ha provocado que el escribir sobre este tema haya sido un asunto tradicionalmente difícil, contribuyendo a fomentar la general falta de reconocimiento acerca de estas últimas realizaciones descubridoras españolas. Así, resulta desconocido para muchos que los navegantes españoles antecedieron en varios años a los ingleses en el descubrimiento del río Columbia, y que fueron españoles los primeros exploradores que examinaron la costa de los estados de Oregón y Washington en Estados Unidos y la provincia de Columbia Británica en Canadá.

Una de las razones generalmente aceptadas para explicar la falta de publicación de los diarios y documentación de estos viajes es la norma de secreto adoptada por el gobierno español para proteger los hallazgos que resultaron de su enorme esfuerzo de exploración. El famoso bibliógrafo e historiador de la costa noroeste de América, Henry Raup Wagner, expresaba esta idea, afirmando que los españoles no querían que el resto del mundo tuviese información sobre unos territorios que reclamaban como suyos. Esta decisión de mantener a los demás países en la ignorancia de lo que España iba descubriendo no afectó únicamente a la comunicación de los descubrimientos geográficos, sino también a la publicación de los resultados de otros estudios científicos generados por las expediciones ilustradas.

Wagner señaló que, quizá, la rápida publicación en 1798 por el navegante inglés Jorge Vancouver de sus exploraciones en el Pacífico Norte urgió a los españoles a comunicar sus propias realizaciones en el Pacífico. La edición en 1802 por la Imprenta Real del relato de la expedición de Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés al estrecho de Juan de Fuca realizada en 1792 puede considerarse como el primer intento en este sentido. La inclusión de una introducción por el historiador y oficial de la Armada Martín Fernández de Navarrete, dando un informe general de las expediciones realizadas hasta la fecha en la costa del Pacífico, era un claro signo del incipiente cambio de actitud por parte del gobierno español.

La escasez de obras impresas contemporáneas sobre las exploraciones españolas del siglo XVIII ha sido posteriormente en parte subsanada gracias a los esfuerzos hechos por los historiadores modernos para difundir las fuentes originales inéditas. En efecto, se han realizado ya intentos fructíferos para revelar esta historia, un día secreta, que se custodiaba en archivos mexicanos y españoles; pero todavía hoy un considerable número de documentos relativos a estos viajes permanecen ignorados, esperando ser estudiados y analizados por los especialistas.

Sería deseable que la lectura de esta obra incitase a la publicación de muchos de los diarios y documentos que describen las aventuras y experiencias vividas por nuestros navegantes; textos, por otra parte, ricos en noticias cuya difusión ayudaría a comprender la verdadera realidad americana en el siglo XVIII.

En efecto, la documentación generada durante y al regreso de los viajes de exploración del siglo XVIII rebosa de datos de enorme interés para mejor conocimiento de los hombres y territorios con los que fueron entrando en contacto.

El estudio de dicha documentación es indispensable para realizar cualquier investigación de carácter antropológico o etnográfico de los pueblos indígenas. Se puede decir que las observaciones que aportan los expedicionarios son prácticamente las únicas de primera mano que se han conservado. Pero la lectura de los diarios e informes de estos navegantes, llenos de noticias curiosas e inesperadas, nos proporciona una información valiosísima sobre otros muy variados aspectos de América en aquella época. No sólo nos cuentan cómo eran los hombres, cómo vivían, qué querían, qué trato recibían de los españoles, etc., sino que también nos describen con gran detalle y precisión su

entorno: la geografía física, el clima, los recursos naturales que utilizaban para vivir, las posibilidades que veían los españoles para mejorar la administración y el aprovechamiento de dichos recursos, etc., La belleza de muchos pasajes nos ayuda a trasladarnos mentalmente a aquellos lugares, y nos hace compartir las emociones, esperanzas y desencantos que sufrieron españoles y nativos en el proceso de su mutuo conocimiento.

A través de estos textos comprenderemos también la verdadera situación de América en el momento de la independencia de las colonias, y las grandes dificultades con las que se encontraba España para proteger y mantener un imperio tan extenso y amenazado con disgregarse si no se atendían todas sus necesidades.

Los documentos conservados de las expediciones del XVIII también aportan al lector interesantes matices sobre la política internacional de España, la oficial del gobierno, a través de las instrucciones y órdenes dadas a los expedicionarios, y la que éstos hacían día a día mediante los contactos establecidos con los navegantes de otras naciones que encontraban. La lectura de la descripción de algunos de los encuentros que tuvieron los marinos españoles con los ingleses en el estrecho de Juan de Fuca ayuda a lograr un verdadero entendimiento de cuáles fueron las relaciones que establecieron los oficiales de las Armadas de ambos países, relaciones que sin duda enriquecían los conocimientos que cada nación tenía de la otra y que pasarían a los gobiernos centrales a través de las impresiones recogidas en los informes de los expedicionarios.

En el plano científico, la publicación de los estudios y trabajos de astronomía, botánica, zoología, mineralogía, etc., realizados por los marinos y hombres de ciencia ilustrados que acompañaron estas expediciones, mejoraría enormemente la apreciación general sobre la aportación de España a la historia de la ciencia.

La Colección Mar y América de la Fundación MAPFRE América, a través de su director, el almirante Fernando Bordejé, ha deseado incluir esta obra en su proyecto editorial para difundir un capítulo poco conocido de la historia de España en ultramar.

A su vez, este estudio ha sido posible gracias a las grandes facilidades dadas a la autora por las instituciones que custodian la documentación conservada, muy especialmente el Museo Naval de Madrid, heredero de los fondos del antiguo Depósito Hidrográfico, y gracias

también a las informaciones y sugerencias de algunos historiadores y estudiosos de estos temas, cuya ayuda ha sido enormemente valiosa. En este sentido, deseo hacer constar mi más profundo agradecimiento a Lola Higueras, María Vigón, M.ª Luisa Martín-Merás y José M. Gaztelu.

INTRODUCCIÓN

Antecedentes históricos

Para facilitar la comprensión del verdadero significado y la importancia que tuvo el impulso de descubrimiento y exploración desarrollado por España en el último cuarto del siglo XVIII en la costa pacífica de América septentrional, parece indispensable conocer el alcance de los conocimientos geográficos que España tenía de aquella área en el momento en que se iniciaron las nuevas exploraciones. Para ello, se presenta a continuación una breve síntesis histórica de las actividades de reconocimiento llevadas a cabo anteriormente por los españoles en aquella costa.

En efecto, cuando en el siglo XVIII se reanuda, por parte de España, la actividad exploradora en la costa occidental de Norteamérica, el empeño no constituyó una novedad. Los intentos para conocer esa costa ya habían tenido lugar en épocas anteriores, pero se había producido una interrupción en los descubrimientos tras el viaje efectuado por Sebastián Vizcaíno en 1602-1603, en el que el piloto Martín de Aguilar había llegado a alcanzar los 43° de latitud norte [1].

[1] Interesantes explicaciones sobre la interrupción de las exploraciones españolas durante el siglo XVII se encuentran en las obras de H. R. Wagner, *Cartography of the Northwest Coast of America*, 2 vols., Berkeley, University of California Press, 1937, p. 113; y en H. H. Bancroft, *Works*, vol. XVIII, *History of California*, pp. 22-23, 97-105 y 108.

Bancroft indentifica el cabo de Martín de Aguilar con el actual cabo de San Jorge. También recuerda la importante contribución de este viaje al conocimiento de la costa de California, a través de la publicación, en 1613, del relato escrito por el padre Antonio

Sin embargo, podemos adentrarnos un poco más en el pasado, pues ya en el siglo XVI se habían organizado y llevado a cabo varias expediciones de exploración desde Nueva España hacia el norte tras el descubrimiento del mar del Sur —el océano Pacífico—, por Vasco Núñez de Balboa en 1513, cuando se hallaba en Darién, en el istmo de Panamá, y tras la llegada de Hernán Cortés a la costa occidental de México en 1522.

Estos primeros viajes de reconocimiento del Pacífico Norte se emprendieron por la esperanza de encontrar el legendario estrecho de Anián, el paso que debía conducir desde el Pacífico al océano Atlántico, de cuyo control se esperaban conseguir importantes ventajas económicas. Este objetivo, junto con la expansión del imperio español, fueron las principales finalidades de las expediciones enviadas por Hernán Cortés [2].

Expediciones promovidas por Cortés

La primera expedición que organizó Cortés para explorar la costa norte del mar del Sur en busca de la vía de comunicación entre los dos océanos empezó sus preparativos en 1522, pero no pudo llevarse a cabo al quemarse en un incendio los bajeles que había mandado construir para este viaje en Tehuantepec.

Cuando el 6 de junio de 1523 el emperador Carlos I le encargó oficialmente que buscara por ambas costas de América el estrecho de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, Cortés ya había iniciado por su cuenta los preparativos para hacerlo, aunque tampoco pudo realizar esa exploración ya que, desgraciadamente, los barcos con los que contaba se perdieron en un viaje anterior a las Molucas.

de la Ascensión, dada a conocer por el historiador franciscano Torquemada. Véase también C. E. Chapman, *A History of California: The Spanish Period*, Nueva York, 1939, p. 137. Los estudios más completos sobre Sebastián Vizcaíno han sido realizados por M. W. Mathes, *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el océano Pacífico: 1580-1630*, México, 1973.

[2] T. A. Rickard, «The Strait of Anian», *British Columbia Historical Quarterly* (1941), pp. 161-183; H. R. Wagner, «Apocriphal Voyages to the Northwest Coast of America», *Proceedings of the American Antiquarian Association*, n. s. 41 (1931), pp. 179-234; y E. S. Dodge, *Northwest by Sea*, Nueva York, 1961, pp. 181-190.

La primera expedición que consiguió enviar hacia el norte fue puesta al mando de Diego Hurtado de Mendoza, y salió de Acapulco en 1532 con dos naves. Tras descubrir la isla Magdalena y las islas de las Tres Marías, estalló un motín a bordo de uno de los dos buques en el camino de regreso, naufragando éste en la bahía de las Banderas, mientras el segundo navío continuó el viaje con Hurtado de Mendoza, alcanzando posiblemente la costa de la provincia de Sinaloa, a la altura de la entrada al golfo de California.

Un año más tarde, el 20 de octubre de 1533, fue enviada desde el puerto de Santiago —hoy San Diego— una expedición compuesta por Hernando de Grijalva en el navío *San Lázaro*, con el piloto mayor Fortún Jiménez, y Diego de Becerra, que iba en el *Concepción*. Los dos navíos se separaron durante el viaje; el de Grijalva llegó hasta los 21° N, y descubrió las islas de Santo Tomás y las de Revillagigedo, al sur de Baja California. El segundo navío se encaminó hacia el norte y, tras ser asesinado el capitán por la crueldad que manifestaba con la tripulación, tomó el mando del buque el piloto Fortún Jiménez, que descubrió la costa sur del golfo de la península de Baja California, la actual bahía de La Paz. Allí, Fortún Jiménez y parte de la tripulación murieron a manos de los indios.

Los mismos objetivos que se han señalado anteriormente fueron perseguidos por las expediciones que emprendió el propio Cortés en 1535 y 1536. En 1535, en los navíos *Santa Águeda*, *San Lázaro* y *Santo Tomás*, pasó desde Chametla, algo al norte de San Blas, a la bahía de la Paz, en Baja California, donde llegó el día 3 de mayo, con idea de fundar un establecimiento. Creyó haber recalado en una isla, y denominó al lugar de arribo puerto y bahía de la Cruz. Envió dos de los barcos a buscar más gente al reino de Tierra Firme, pero lamentablemente uno de ellos se perdió al regreso en la costa de Jalisco. En vista de este fracaso, organizó una segunda expedición con idéntico objetivo, que corrió la misma suerte, con la diferencia que iba en ella Cortés, que consiguió regresar a Santa Cruz. Una vez allí, al ver que la tierra no producía lo suficiente para subsistir, decidió regresar a Nueva España, dejando a Francisco de Ulloa para que intentase formar un asentamiento estable de población, pero, ante la dificultades que encontró para hacerlo, abandonó el lugar. En una cuarta expedición a California el conquistador de México envió a Tapia, que llegó hasta los 23° N, dobló el cabo de San Lucas y subió hasta los 29° N.

Con la esperanza de encontrar las míticas Siete Ciudades de Cíbola que el franciscano fray Marcos de Niza aseguraba haber visto a cierta distancia, Cortés organizó la expedición de Francisco de Ulloa (1539-40) con tres buques, el *Santa Águeda*, el *Santo Tomás* y la *Trinidad*. Ulloa salió de Acapulco, reconoció las costas interiores del golfo de California, rodeó el cabo de San Lucas y llegó al extremo occidental de la península de Baja California, ascendiendo por el mar exterior hasta los 30° N al lugar llamado cabo del Engaño. El menor de los navíos, el *Santo Tomás*, naufragó al poco tiempo de salir, y Ulloa decidió enviar al mayor de ellos con la noticia del descubrimiento, el *Santa Águeda*, que fondeó en Acapulco en 1540. Ulloa debió de proseguir la navegación en el tercero, pero nunca más se volvió a saber de él [3].

Expediciones del virrey Antonio de Mendoza

Las dos expediciones enviadas a California por el primer virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, llegado a México en 1535, tuvieron relación con la llegada a dicha ciudad, en 1536, del tesorero de la expedición de Pánfilo de Narváez, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, contando las enormes riquezas que habían visto y las noticias que habían adquirido de la ciudad de Quivira y del Reino de las Siete Ciudades de Cíbola. El nuevo virrey decidió enviar al franciscano fray Marcos de Niza en busca de aquellos legendarios lugares. A su regreso, fray Marcos aseguró haber llegado a Cíbola y Quivira y haber visto las inmensas riquezas que tenían. En consecuencia, el virrey decidió enviar en busca de Cíbola a la expedición marítima de Francisco de Alarcón (1540), que exploró la cabecera del golfo de California y subió 85 leguas por el río Colorado.

La segunda expedición marítima enviada por el virrey Mendoza fue la capitaneada por Juan Rodríguez Cabrillo (1542-43), que con los navíos *Salvador* y *Victoria* salió del puerto de Navidad el 27 de junio

[3] Para un estudio en profundidad de los descubrimientos españoles en el siglo XVI, véase H. R. Wagner, *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century*, San Francisco, 1929; y M. G. Holmes, *From New Spain by Sea to the Californias 1519-1668*, Glendale, Calif., 1963.

de 1542 en dirección a California. Primero arribó a la bahía de la Santa Cruz y después tocó, en el extremo occidental de la península de Baja California, en los 27° N en un punto que llamaron bahía de la Magdalena, en los 30° N en el cabo del Engaño, y en los 32° N en el cabo de la Cruz. Pasando entre las islas de San Miguel y de la Santa Cruz, alcanzaron la punta Galera y el cabo de San Martín a 37° N Juan Rodríguez Cabrillo sólo llegó hasta la latitud de 38° 41', donde situaron Puerto Concepción a la altura de San Francisco, aunque a causa de las tormentas tuvieron que regresar hacia el sur sin llegar a descubrir la famosa bahía. Cabrillo murió a consecuencia de una herida que se había producido al fracturarse un brazo, al llegar a la isla de San Miguel, frente a Santa Bárbara. Su piloto, Bartolomé Ferrelo, le relevó en el mando y continuó el descubrimiento de la Alta California. Tomó de nuevo rumbo al norte, descubrió a 40° N el cabo que llamó Mendocino y, arrastrado por vientos y corrientes, siguió hasta los 44° N.

Entre todas las expediciones del siglo XVI, fue ésta, sin duda, la que representó un mayor progreso en el descubrimiento de la costa de California.

Los galeones de Manila: virreinato de Luis de Velasco

En la segunda mitad del siglo XVI, España no emprendió nuevas exploraciones dirigidas directamente al reconocimiento de la costa de California. Tan sólo los galeones procedentes de Manila, que, siguiendo la ruta descubierta por el carmelita fray Andrés de Urdaneta en 1565, descendían por la costa de California hasta llegar a Acapulco, proporcionaban información de ella al virrey de Nueva España.

La presencia en las costas de California de los piratas ingleses Francis Drake y Thomas Cavendish incitó a las autoridades del virreinato al envío de las expediciones de Francisco de Galí en 1584 y de Pedro de Unamuno en 1587, para que establecieran un puerto en Alta California que protegiese la derrota del galeón de Manila.

Galí, en un viaje de regreso en el galeón de Manila, alcanzó California en los 37° de latitud y describió algunos de sus accidentes geográficos, retornando a Acapulco.

El virrey, marqués de Villamanrique, ordenó al navegante Pedro de Unamuno ir a buscar las legendarias islas de Rica de Oro y Rica de Plata, que no logró encontrar tras haber regresado de California y descubierto en ella una bahía que llamó de San Lucas.

En 1588 se sitúa el viaje apócrifo de Lorenzo Ferrer Maldonado, que supuestamente habría salido de Lisboa y entrado en el estrecho del Labrador por los 60° de latitud, subiendo por él hasta los 75°, desde donde, disminuyendo siempre de latitud, desembocaría en el mar del Sur por el mismo paralelo de los 60°.

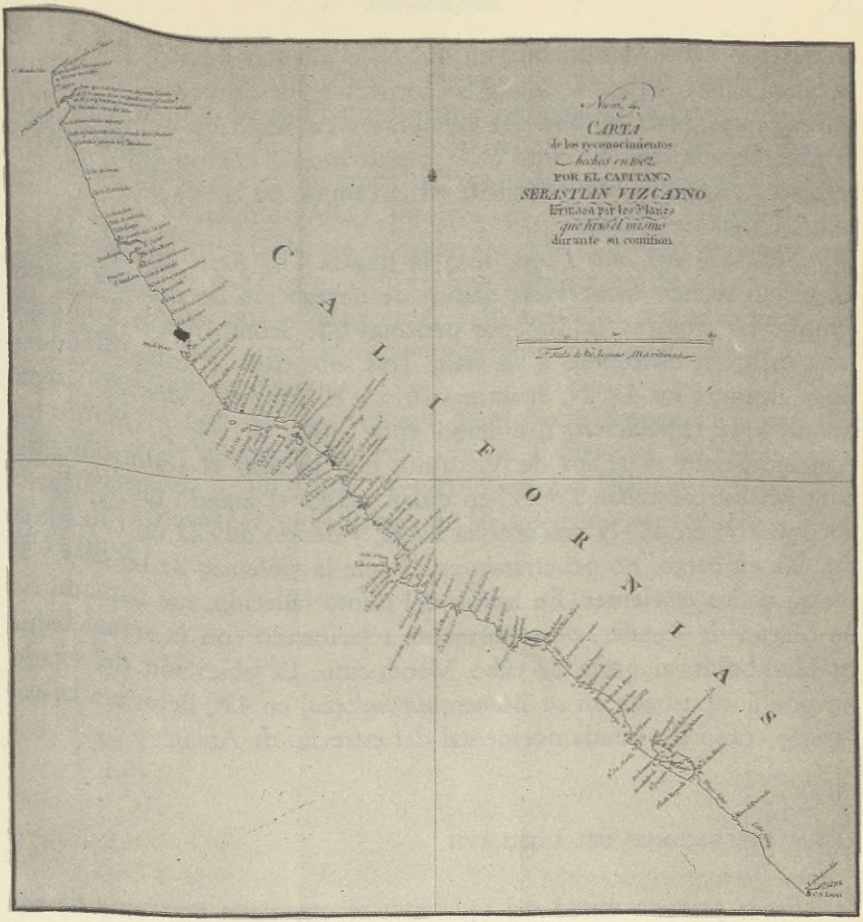
El viaje de Juan de Fuca, que decía haber descubierto un paso de comunicación entre los dos océanos, se fechaba en 1592.

Finalmente, el último viaje de descubrimiento del cual tenemos noticia durante este siglo fue el del piloto Sebastián Rodríguez Cermeño, que fue designado por el virrey Luis de Velasco para explorar las costas occidentales del Pacífico Norte a fin de asegurar el dominio de las mismas por parte de España, y con ello proteger la ruta del galeón de Manila. Cermeño, regresando de Manila en el *San Agustín*, tocó la costa de California en 1595 en 42° N, y fue costeando hacia el sur hasta alcanzar la isla de Cedros, para llegar desde allí a Nayarit.

Expedición de Sebastián Vizcaíno

A principios del siglo XVII tuvo lugar la expedición de Sebastián Vizcaíno, enviado por el virrey Gaspar de Zúñiga, conde de Monterrey, en cumplimiento de una orden dada por Felipe II en 1596 para continuar los descubrimientos en California. El viaje había comenzado en Acapulco con la única misión de realizar levantamientos cartográficos de cada puerto, bahía o ensenada que encontrasen en la zona comprendida entre el cabo San Lucas, en 22° N, y el cabo Mendocino, que está en 42° N; y, si era posible, debían llegar hasta cabo Blanco y entrar posteriormente por la entonces llamada Boca de las Californias, para examinar aquella área y llegar todo lo más a 37° o 38° N.

Llevaba tres barcos, el navío *San Diego*, que sería la capitana, el navío *Santo Tomás*, que sería la almiranta, y la fragata *Tres Reyes*, las cuales siguieron la derrota prevista entre Acapulco y el cabo de San Lucas, pasando por el puerto de la Navidad, las islas de Mazatlán y la bahía que ellos nombraron de San Bernabé, en la punta de California.



Carta de los reconocimientos hechos en 1602 por el capitán Sebastián Vizcaíno. (Museo Naval de Madrid, atlas 10.169 (4).)

Partiendo de cabo San Lucas hasta San Diego, fueron reconociendo la costa y dando nombres a los accidentes geográficos que encontraban. Desde allí hasta el cabo Mendocino, pasaron por las islas de Santa Catalina y San Clemente, la bahía de San Pedro, islas de la Conversión, de San Nicolás y de Santa Bárbara, y el mismo canal de Santa Bárbara, llegando a alcanzar todos juntos una bahía que exploraron y llamaron Monterrey. El *Santo Tomás* regresó desde allí a Acapulco, mientras los otros dos buques prosiguieron más hacia el norte hasta

alcanzar el cabo Mendocino, en 41° N, e intentar llegar a los 43° N, al cabo Blanco. Empujados por las corrientes, fueron llevados un grado más al norte, hasta el cabo que nombraron de San Sebastián, pero ante la generalizada falta de salud de la tripulación decidieron emprender el regreso a Acapulco, deteniéndose en el camino en la isla de Santa Catalina e islas de Mazatlán.

Separada del *San Diego*, sólo la fragata *Tres Reyes* continuaría el viaje. No se han conservado diarios de navegación de primera mano, aunque las crónicas escritas por personas que acompañaron a la capitana incluyen referencias a su viaje. Tras sobrepasar el cabo Mendocino y alcanzar los 43° N, el intenso frío y el escorbuto afectaron seriamente a la tripulación, muriendo entre otros su piloto, Martín de Aguilar. Según el relato de Vizcaíno, que recogió el testimonio del contramaestre Esteban López, en quien recayó el mando de la fragata, encontraron en 41° N una amplia bahía, y dentro de ella un caudaloso río. Sin embargo, no penetraron en él ante la violencia de las olas y la fuerza de las corrientes. En honor del piloto fallecido, fue llamado río de Martín de Aguilar, posteriormente relacionado con la actual bahía de Humboldt, al norte de cabo Mendocino. La ubicación del citado río por Torquemada en su *Monarquía Indiana*, en 43°, llevaría a considerarlo como la entrada occidental del estrecho de Anián.

Otras expediciones del siglo XVII

En la primera mitad del siglo XVII se organizan otra serie de expediciones marítimas, menos conocidas, que completan el descubrimiento de estas costas. Entre ellas cabe citar la de Juan de Iturbe, en 1616, que con un navío reconoció el seno de California hasta los 33°, donde observó que se iban uniendo las costas de Sinaloa y California, creyendo que por allí pudiera estar el tan buscado estrecho de comunicación entre los dos mares, y la de Francisco Ortega, que en 1632 intentó comprobar sus hallazgos.

Las expediciones de Luis Cestín de Cañas (1642), Bernardo Bernal de Piñadero (1664), el capitán Francisco Lucenilla (1668) y el almirante Isidoro de Atondo y Antillón (1683) también se dirigirían a las costas californianas. Simultáneamente, por tierra se fueron introduciendo los misioneros.

Existe incertidumbre sobre la autenticidad del viaje efectuado desde El Callao por un almirante llamado Bartolomé de Fonte, en 1640, para descubrir un paso que comunicara el océano Pacífico con el Atlántico por el norte. Sin embargo, sí que hubo un desafortunado intento de exploración de Alta California, en 1644, por el almirante aragonés Pedro Porter Casanate, a quien quemaron los bajeles que había construido a su costa en el astillero que fundó a orillas del río Santiago. Fue el único que se hizo en el siglo XVII y se puede afirmar que España no efectuó otras expediciones posteriores para reconocer la costa noroccidental de América [4].

La costa noroeste de América permaneció desconocida para los europeos hasta mediados del siglo XVIII, y el misterio, sin resolver, sobre la existencia de un pasaje legendario entre el Pacífico y el Atlántico habría de acompañar los esfuerzos de las siguientes generaciones de exploradores [5].

[4] Sobre este tema, véase W. L. Cook, *Flood Tide of Empire: Spain and the Pacific Northwest, 1543-1819*, New Haven, Yale University Press, 1973, pp. 17-20.

[5] Los nuevos factores que impulsaron la búsqueda del paso del noroeste están estudiados en H. R. Wagner, *The Cartography of the Northwest Coast*, pp. 158-162.

PRIMERA PARTE

EL MARCO HISTÓRICO

I

EL RENACER DE LAS EXPEDICIONES EN EL SIGLO XVIII

La europeización

En el siglo XVIII España volvió a interesarse en continuar la exploración del Nuevo Mundo. Efectivamente, en un período de 65 años, entre 1735 y 1800, el gobierno español puso en marcha casi 60 viajes y expediciones a América y Filipinas para ampliar los conocimientos que tenía de sus vastos dominios de ultramar.

Sin embargo, este movimiento de exploración no fue exclusivo de España, y el fenómeno se produjo simultáneamente en otros países europeos.

La fe en la razón como fuente del saber llevó a los hombres del XVIII a intentar redescubrir sus propios países y a replantearse los conocimientos que poseían de la Tierra e investigarla.

En efecto, en el siglo XVIII España vivió las mismas aventuras espirituales que el resto de Europa y, por lo tanto, compartió los mismos pensamientos, no siendo en absoluto ajena a la vida científica que se desarrollaba en el mundo occidental.

El gobierno español comprendió el enriquecimiento que podía suponer para la ciencia hispana el contacto con la que se producía en otros puntos de Europa, y por ello potenció con fuerza la lucha contra el aislamiento, dimensión básica fundamental en la promoción de la actividad científica durante la Ilustración.

Durante este período, por primera vez, el avance científico se impulsaría desde la propia Monarquía, reforzándose, a veces, como resultado de la colaboración entre varias naciones, llegando a ser habitual el intercambio entre científicos de distintos países.

El impulso renovador europeísta surgió realmente en España a partir del pensamiento de los «novatores», surgido a fines del siglo XVII, y fue propiciado, entre otros, por el benedictino Benito Feijóo [1], que desarrolló durante el reinado de Fernando VI nuevas instituciones científicas y académicas, capaces de asumir el papel innovador que las universidades de la época no pudieron aceptar.

Así, surgieron desde mediados del siglo academias, colegios, jardines botánicos y cátedras de matemáticas, donde se estudiaban las nuevas teorías científicas de la Europa ilustrada y se acogía a los más eminentes investigadores extranjeros. Por ejemplo, en la Academia de Artillería de Segovia trabajó contratado por el propio gobierno el químico francés Joseph-Louis Proust [2], mientras en la misma Academia enseñaba J. Manuel Munárriz, que ya había traducido las obras del científico francés Antoine-Laurent de Lavoisier [3]. Al amparo de ese mismo espíritu renovador, publicó Benito Bails su importante obra *Elementos de Matemáticas*, bajo el estímulo de Jorge Juan, que sería el auténtico artífice, a su regreso de la comisión franco-española de Quito, de una profunda renovación de las enseñanzas náuticas, como veremos más adelante.

En botánica, el avance que representó la aceptación de la taxonomía linneana fue espectacular [4]. Carlos Linneo llegó a enviar a su dis-

[1] El gran escritor y profesor B. Feijóo (1676-1764), miembro de la orden benedictina, fue uno de los más importantes intelectuales españoles del siglo XVIII, e influyó considerablemente con sus escritos en la expansión del nuevo conocimiento científico y en la exaltación de la razón. Sus obras *Teatro Crítico Universal* (1726-1739) y *Cartas Eruditas y Curiosas* (1742-60) tratan una gran variedad de temas: ciencias naturales, educación, derecho, medicina, filología y creencias populares o supersticiones.

[2] Joseph-Louis Proust, farmacéutico en jefe de la Salpetrière en París, fue llamado por Carlos IV para ser profesor de química de la Escuela de Artillería de Segovia y en la de Salamanca, hasta que en 1789 se trasladó a Madrid, donde el rey le hizo instalar un laboratorio del que fue nombrado director, desempeñando este cargo por espacio de 17 años. En 1816 fue admitido por la Academia de Ciencias de París, siendo considerado como uno de los químicos más distinguidos de su época.

[3] Antoine-Laurent de Lavoisier (1743-1793) está considerado como el padre de la química moderna. Participó en la comisión designada para establecer la uniformidad de pesos y medidas en Francia, de cuyo informe surgió la adopción del sistema métrico decimal. A él se debe la superación de la teoría del flogistón y la introducción del nombre del oxígeno. También escribió un tratado de química elemental.

[4] El botánico sueco Carlos Linneo fue el primero que determinó principios para definir el género y la especie de los organismos y para crear un sistema uniforme en su

cípulo Pier Loeffling a España con la misión de estudiar la flora ibérica. Éste sería contratado por la Corona, en 1751, para impulsar estos mismos estudios botánicos, e introduciría y desarrollaría el conocimiento de dicha taxonomía entre los científicos españoles. En octubre de 1753, después de tres años de intensas recolecciones y estudios de la flora española y portuguesa, partiría Loeffling hacia América, nuevamente contratado por la Corona, para incorporarse a la expedición al Orinoco, donde moriría en 1756, dejando, ya, no obstante, bien arraigado en España el sistema de clasificación de Linneo. Este hecho tendrá gran trascendencia en las expediciones botánicas enviadas a América en los reinados de Carlos III y Carlos IV.

Además de la botánica, la mineralogía, otra de las útiles ciencias ilustradas, se benefició de este fructífero intercambio de científicos europeos. En efecto, vivió épocas de auténtico progreso con la venida a España de Proust y Chambaneau, contratados para modernizar los sistemas de explotación de minerales, o la incorporación del naturalista inglés Guillermo Bowles [5], traído por el marino Antonio de Ulloa [6] para inspeccionar y sugerir mejoras en los métodos utilizados por la minería española.

Estos aires renovadores alcanzaron en muchas ocasiones a los virreinatos. Así, se enviaron científicos europeos a América, como los hermanos Cristian y Conrado Heuland [7], comisionados a Chile para

nomenclatura. En 1735 publicó el primer sistema de nomenclator con el título de *Sistema Naturae*.

[5] Guillermo Bowles, naturalista inglés, nació en Irlanda y murió en Madrid en 1780. Tras estudiar leyes en Inglaterra se trasladó a París. Antonio de Ulloa le invitó a trasladarse a España en nombre del gobierno para estudiar el estado y riqueza natural e industrial de la nación. Escribió numerosas obras y tratados, dando cuenta de la misión que se le había encomendado con la obra *Introducción a la Historia Natural y a la Geografía Física de España*, Madrid, 1775 y 1782.

[6] Antonio de Ulloa hizo un viaje por Europa con objeto de estudiar los adelantos de las ciencias y las artes e introducirlos en España. Entre otros países, visitó Suecia, cuya Academia le nombró miembro en 1755. Su viaje produjo grandes beneficios a España, pues gracias a él se reorganizaron los Colegios de Medicina, se estableció la fabricación de paños, se hicieron importantes mejoras en los arsenales de El Ferrol y Cartagena y se mejoró la explotación de las minas de azogue (mercurio) de Almadén.

[7] Mineralogistas alemanes, hermanos, que hacia 1792 vinieron a España para vender una colección mineralógica que fue adquirida por el Gabinete de Historia Natural. Poco después, fueron comisionados por el gobierno español para hacer un viaje a América con objeto de recoger minerales y fósiles. Escribieron *Relación Histórica y de Geografía*

estudiar posibles métodos de desarrollo de la minería; o se potenciaron las propias instituciones científicas americanas, como el Colegio de Minería de México, que llegó a alcanzar en la segunda mitad del siglo un notable desarrollo y prestigio.

Pero la clave de este europeísmo científico que irá dando fin paulatinamente al aislamiento, no estaba sólo en la venida de científicos y técnicos extranjeros. La hábil política borbónica propició, simultáneamente, la formación de científicos y técnicos españoles en otros países de Europa.

En este sentido, fueron trascendentales las comisiones semisecretas de Jorge Juan y Antonio de Ulloa en Europa entre 1748 y 1757, que llevaron a cabo bajo los auspicios del ministro de Marina, marqués de la Ensenada [8], a su regreso de la expedición de Quito. En efecto, Ensenada, impulsor eficacísimo de una auténtica política científico-técnica como sustento de su integral proyecto de renovación de la Armada, enviaría a Juan y a Ulloa a Inglaterra, Francia, Suiza, Holanda, Dinamarca, Suecia y Alemania con misiones de espionaje industrial y científico. Llevarían abundantes recursos para financiar la adquisición de libros e instrumentos científicos, así como instrucciones para gestionar secretamente la venida a España de científicos, grabadores, técnicos relojeros y artesanos especializados, relacionados con temas propios de la Armada, especialmente la construcción naval y las enseñanzas náuticas.

En efecto, las inteligentes comisiones llevadas a cabo en Europa por Jorge Juan y Antonio de Ulloa incorporaron a España las corrientes científicas imperantes, y pusieron de manifiesto la necesidad de no interrumpir dichas comisiones para continuar el contacto y la información acerca del desarrollo técnico e industrial en Europa.

física de los viajes hechos en la América Meridional de orden de Su Majestad en los años de 1795 y 1796.

[8] Zenón de Somodevilla (1702-81), marqués de la Ensenada desde 1734. José Patiño, primer ministro de Felipe V, le encargó, entre sus primeras comisiones, las obras del nuevo arsenal de El Ferrol. Había sido secretario del Amirantazgo e intendente de Marina cuando fue nombrado ministro por el rey Felipe V, un cargo que ostentó desde 1743 hasta 1754. Realizó una política de vigorosas reformas que triunfaron desarrollando la prosperidad interna y promoviendo el fortalecimiento militar. Como gran administrador que fue, impulsó el desarrollo de la agricultura y la industria, emprendió obras públicas, promovió la educación y estimuló el desarrollo del Ejército y de la Armada.

Jorge Juan, apoyado incondicionalmente por Ensenada, pasó a ser el verdadero artífice de la profunda reforma de las enseñanzas náuticas en España. En 1757 reformó los planes de enseñanza de la Academia de Guardias marinas de Cádiz (fundada en 1717); en 1753 fundó el Observatorio Astronómico en esta misma ciudad, e impulsó la creación del Real Colegio de Cirujanos de la Armada, que se llevó a cabo en 1748, constituyéndose así en Cádiz el gran núcleo de la reforma científica institucional de la Armada, que se completaría años más tarde, en 1772, con la creación de la Escuela de Ingenieros de Marina.

Fue, sin duda, Jorge Juan la pieza clave de estas reformas emprendidas para potenciar la política naval española en todos sus aspectos: construcción de naves, renovación de los planes de enseñanza náutica e introducción de las corrientes científicas europeas.

Se convirtió, además, en un símbolo del «nuevo científico» al servicio del Estado, ya que, habiendo iniciado su andadura científica en la misión geodésica hispano-francesa de Quito, adquirió durante la misma no sólo profundos conocimientos de física newtoniana y astronomía práctica, sino también una lúcida y especial sensibilidad hacia los problemas sociales, económicos y administrativos de las posesiones americanas. Todo ello condicionaría en adelante su actividad personal:

> Impulsar el conocimiento científico por vías útiles al Estado para lograr una más justa administración de la sociedad y de los recursos de la naturaleza.

Juan fue realmente el paradigma del nuevo espíritu científico ilustrado que impulsó en España y en toda Europa la última gran era de los grandes descubrimientos geográfico-marítimos.

Expediciones de otros países

La comunidad de intereses con Europa se hace aún más evidente cuando se observa que la misma inquietud por profundizar en el conocimiento del Nuevo Mundo que procuraron saciar las expediciones españolas del XVIII, se mostraba también en las naciones más importantes de Europa, especialmente en Inglaterra y Francia, y en menor medida en Suecia, Rusia, Alemania y Holanda, que enviaban exploradores

que, sobre el terreno, catalogaban y reproducían pictóricamente aspectos zoológicos, botánicos y geográficos de América. Los viajes organizados por estas naciones europeas sirvieron de algún modo como inspiración y ejemplo a los españoles.

Sin duda, la realidad americana tenía un atractivo indiscutible para la ciencia ilustrada, pues su flora, fauna y minerales eran indispensables a los científicos para trazar una definitiva taxonomía de la naturaleza.

La estrecha relación de España con el resto de Europa en este aspecto científico se pone aún más de manifiesto en aquellas expediciones en las que se entró a formar parte habiendo sido organizadas por otros gobiernos, compartiendo los trabajos con científicos extranjeros. Es el caso de las que organizó la Academia Francesa en 1735 al Reino de Quito para medir un arco de meridiano, y a la península de Baja California para observar el tránsito del planeta Venus por el Sol.

Se puede decir que España recuperó la tradición de exploración científica del Nuevo Mundo a raíz de una de esas colaboraciones, cuando el rey Felipe V autorizó la citada expedición francesa al Reino de Quito, patrocinada por la Academia de Ciencias de París y dirigida por Louis Godin y Charles de La Condamine, en la que participaron Jorge Juan y Antonio de Ulloa.

Inglaterra contó entre sus navegantes con la gran figura del capitán James Cook, extraordinario marino, nacido en 1728 en Yorkshire y muerto en 1779 en Hawai, a quien se deben muchos de los conocimientos geográficos de los océanos Pacífico y Antártico. Tras dos importantes expediciones —la primera en 1768 a Tahití y Nueva Zelanda, y la segunda, de 1772 a 1775, al continente austral—, realizó un último viaje entre 1776 y 1778 en busca de un paso que comunicase el Atlántico con el Pacífico, ya fuese en dirección noroeste, rodeando Canadá y Alaska, o en dirección noreste, rodeando Siberia. Mientras, los artistas que llevó hicieron más de cien dibujos del área del Pacífico durante sus tres expediciones, y el famoso naturalista sir Joseph Banks, que le acompañó en su primer viaje, reuniría amplias colecciones de plantas y patrocinaría un jardín botánico. Los resultados de su tercer viaje fueron publicados en Londres en 1784 por orden del Almirantazgo [9].

[9] La publicación lleva por título *A Voyage to the Pacific Ocean, Undertaken by the Command of his Majesty, for Making Discoveries in the Northern Hemisphere to Determine the*

También fue enviado por el gobierno de Inglaterra el capitán Jorge Vancouver (1757-1798), que realizó el reconocimiento de la costa pacífica de Norteamérica desde San Francisco hasta la actual provincia canadiense de Columbia Británica. Con él fue el botánico Archibald Menzies, que estudió la flora de la costa noroeste. Vancouver, que había acompañado a Cook en su segundo y tercer viajes, se dirigió por el cabo de Buena Esperanza hacia Australia, donde exploró parte de la costa sudoeste. Tras recalar en Tahití y en Hawai, alcanzó la costa noroeste de Norteamérica en 39° 27' N en abril de 1792. Sería él quien trataría con el capitán de navío español Juan Francisco de la Bodega y Quadra el tema de la posesión de la bahía de Nutka, en la isla de Vancouver, tema del que se hablará más extensamente en otro capítulo. Habiendo efectuado un cuidadoso reconocimiento geográfico desde los 56° 44' N hasta más al sur de la misión de San Luis Obispo en California, regresó en 1794 a Inglaterra [10].

Corresponde a Francia el mérito del viaje de exploración alrededor del mundo de Louis-Antoine de Bougainville (1729-1811), realizado entre 1766 y 1769, siendo el primero que emprendiera dicha nación. La lectura de su relación, *Voyage autour du Monde*, ayudó a difundir la creencia de la bondad del hombre en su estado natural. Llevando en su expedición a naturalistas y otros científicos, cruzó el estrecho de Magallanes y atravesó el Pacífico Sur en dirección noroeste, visitando Tahití, Samoa y las Nuevas Hébridas, y desde allí continuó hacia el oeste. Sin avistar Australia, pasó junto a las islas Salomón y visitó las Molucas y Batavia, retornando desde allí al puerto de Saint-Malo en Francia.

Position and Extent of the West Side of North America, its Distance from Asia, and the Practicability of a Northern Passage to Europe, Performed under the Direction of Captains Cook, Clerke and Gore, in his Majestyy's Ships the Resolution and Discovery, in the Years 1776, 1777, 1778, 1779 and 1780, Londres, G. Nicol y T. Cadell, 3 vols., 1 atlas. Los dos primeros volúmenes fueron escritos por el capitán Cook, y el tercero por el capitán King.

[10] Cuatro años más tarde, se publicaría su diario bajo el título de *Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Round the World; in Which the Coast of North-West America Has Been Carefully Examined and Accurately Surveyed. Undertaken by His Majesty's Command and Principally With a View to Ascertain the Existence of Any Navigable Communication Beetween the North Pacific and the North Atlantic Oceans; and Performed in the Years 1790, 1791, 1792, 1793, 1794 and 1795, in the Discovery Sloop of War, and Armed Tender Chatham,* Londres, G. G. y J. Robinson, 3 vols. y un atlas, 1798.

También fue una empresa francesa la del navegante Jean-François de Galaup, conde de La Pérouse, que vivió entre 1741 y 1788 y llevó a cabo importantes exploraciones en el Pacífico. Habiendo salido de Francia en agosto de 1785, rodeó el cabo de Hornos y llegó a la isla de Pascua. Desde allí navegó a Hawai, y con el fin de buscar el paso del noroeste desde el Pacífico, viajó a Norteamérica reconociendo desde la costa sur de Alaska hasta Monterrey. Atravesó de nuevo el Pacífico hasta Macao para explorar la costa asiática. Desde la península de Kamchatka envió a Francia numerosos dibujos, comentarios y estudios, así como diarios, continuando la expedición hacia las actuales islas de Samoa y de Tonga, para desde allí pasar a la bahía Botánica en Australia. No se volvió a tener noticias de La Pérouse, quien, de acuerdo con un capitán inglés llamado Peter Dillon, debió de ser asesinado en una de las islas de la Santa Cruz. Su diario, con el título de *Voyage de La Pérouse autour du monde,* fue editado en 1797.

Fueron muchas otras las expediciones europeas del siglo XVIII, pero no es el objeto de este trabajo dar cuenta de todas ellas. Se han señalado las más importantes, tanto por la envergadura de la empresa acometida como por los resultados obtenidos.

España, a imitación de los citados países, pondría en marcha una ambiciosa expedición político-científica entre 1789-1794 al mando de Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra. Con ella, la Corona y el Estado intentaron una gran y última encuesta del estado político, económico y social de las inmensas posesiones ultramarinas, como queda expuesto en el capítulo VIII, dedicado a esta expedición.

El carácter marítimo y la Armada del siglo XVIII

Sin duda, fue el mar uno de los mayores protagonistas de todos estos viajes del siglo XVIII, tanto europeos como españoles —si bien no todas las expediciones enviadas fueron propiamente marítimas—, entendiendo por ello que la misión que les había sido encomendada fuera el reconocimiento del océano. En efecto, su desarrollo ultramarino, en el continente americano o en las islas del Pacífico confirió un gran protagonismo a los aspectos náuticos de estas empresas, siendo la capacidad marinera de las naciones impulsoras de las expediciones un

factor trascendental en el dominio del Pacífico, objetivo éste que sería decisivo en la política internacional de la época.

El océano Pacífico, el mar del Sur que descubriera Vasco Núñez de Balboa en 1513, permanecía poco explorado a finales del siglo XVIII, ofreciendo aún inmensos misterios geográficos por aclarar. Por ello, más que el cercano Atlántico, sería el Pacífico el gran mar de las exploraciones durante ese siglo.

La conciencia del citado desconocimiento habría de estimular, por una parte, la curiosidad intelectual ilustrada, y, por otra, atraería las ambiciones políticas y económicas del Viejo Mundo. Éstas se centrarían en torno al Pacífico hacia la segunda mitad del siglo, produciéndose una intensa exploración del mismo por parte de las distintas potencias europeas, que pretendían asegurar sus posiciones en aquellas aguas.

Hasta el siglo XVIII este océano había sido considerado como un «lago español», y la hegemonía de España no había sido puesta aún en discusión por otras potencias, pero, en ese momento, cuando la presencia hegemónica de España en el Pacífico empezó a ser seriamente cuestionada, la gran dispersión de los territorios colonizados y la decadencia de la Armada a lo largo del siglo XVII se convirtieron en un factor más de debilidad. Por ello, considerando el gobierno que era absolutamente decisivo e imprescindible el control del mundo ultramarino y que sólo la revitalización de la Armada lo haría posible, debió confiar a ésta el papel de enlace, empezando por hacer de ella una organización fuerte y unificada.

La decadencia de la Armada en el siglo XVII, y la consecuente disminución de buques, había supuesto una reducción drástica de las navegaciones ultramarinas y, por consiguiente, del comercio.

Con el cambio de dinastía, el desarrollo del racionalismo ilustrado y la nueva política emprendida por el Estado, el fomento de la Marina y la recuperación naval se presentaron como objetivos prioritarios para retomar el gobierno ultramarino y potenciar la presencia marítima de España en el Pacífico, nuevo teatro de la estrategia político-económica internacional.

Los planes de los sucesivos ministros de Marina, Patiño, Ensenada y Valdés fueron el eficaz e inteligente instrumento para lograr tanto lo uno como lo otro, en un corto plazo de tiempo. Las reformas empezarían en 1714, fecha de la creación de la Secretaría del Despacho (Mi-

nisterio) de Indias, unido al de Marina, y se desarrollarían a lo largo del siglo.

Entre 1717 y 1770 se inaugurarían en Cádiz las cinco instituciones claves de la reforma científica de la Armada: la Academia de Guardias Marinas (1717), el Colegio de Cirugía (1748), el Observatorio Astronómico (1753), la Escuela de Ingenieros de la Armada (1772) y el Depósito Hidrográfico (1770).

Cádiz, El Ferrol y Cartagena serían las sedes de los departamentos marítimos, pero el más importante enclave de esta renovada Armada ilustrada estuvo en el primero de los centros anteriormente citados. Los arsenales de El Ferrol y Cartagena, además de estar dedicados a la construcción y reparación naval, se convirtieron en centros de investigación científica y técnica de primer orden, contribuyendo al desarrollo naval español de la época.

Este importante impulso institucional iría acompañado de un fomento de la construcción naval que implicaría la reconstrucción del Real Astillero de Guarnizo y la renovación de los astilleros americanos de Guayaquil y La Habana, además del desarrollo de una potente industria nacional de fabricación de lonas, breas, cabuyería, motonería, jarcia, y los elementos necesarios para el armamento de los buques. Todo ello se acompañaba, asimismo, de un decisivo impulso a la industria de fundición de cañones y munición, con la creación de las fábricas de La Cavada y Liérganes. Ensenada, hacia 1755, había dotado a España de una importante flota.

Paralelamente, a través de Jorge Juan primero y más tarde con la colaboración de Mazarredo, impulsó y logró la necesaria preparación científica de los oficiales. En este sentido, fue vital el nombramiento de Jorge Juan, en 1751, como nuevo director de la Academia de Guardias Marinas; su abierto espíritu europeísta y sólida formación científica hicieron posible la definitiva y necesaria reforma de las enseñanzas náuticas, que permanecían todavía ancladas en las obsoletas enseñanzas teórico-prácticas del pilotaje, basadas más en la experiencia que en la ciencia.

José Mazarredo continuó la esencial reforma comenzada por Jorge Juan, creando en 1777 nuevas compañías de guardias marinas en El Ferrol y Cartagena, y habilitando el buque *San Juan Bautista* para la instrucción práctica de los nuevos oficiales. Emprendió simultáneamente el desarrollo de los nuevos programas de estudio y el de la modernización de textos científicos relativos a las enseñanzas básicas de

cálculo, trigonometría, astronomía, geografía y náutica que él mismo había introducido en la Academia.

Otro factor sumamente importante de este proceso fueron las nuevas escuelas de pilotos de El Ferrol y Cartagena, creadas para acoger a aquellos que por motivos intelectuales o económicos no podían ingresar en la Real Academia de Guardias marinas; en ellas se impartirían también valiosas enseñanzas náuticas, formándose a los primeros y segundos pilotos y a los pilotines. En estas escuelas de pilotos de la Armada se formaron algunas de las más relevantes figuras de la historia de la exploración de la costa noroeste de América, entre los que podemos citar a José Camacho, Gonzalo López de Haro, Juan Pantoja, etc.

El punto culminante de la formación de los pilotos se alcanzaría en 1790 con el nuevo plan de estudios que redactó el director general de Pilotos, Wynthuisen, impuesto tras su aprobación, además de a las escuelas de pilotos de los tres departamentos de Marina, al renovado Colegio de Pilotos de San Telmo, en Sevilla, y a las nuevas escuelas de náutica surgidas en Mataró, Arenys de Mar y puertos autorizados para el revitalizado comercio con América.

No se puede terminar este análisis de las grandes reformas emprendidas por los Borbones para renovar la Armada y lograr una alta capacitación científica de sus oficiales, sin mencionar, aunque sea brevemente, el Observatorio Astronómico de Cádiz. Su creación en 1753 con funciones docentes y de investigación de las materias científicas básicas para la moderna navegación astronómica, transformaron la Academia de Guardias Marinas, a la cual estaba anexo, en un auténtico centro de enseñanza superior, núcleo de difusión de la nueva ciencia ilustrada en España, pasando a ser con Jorge Juan el eje conductor de la renovación científica.

La llegada de Vicente Tofiño a la dirección conjunta de la Academia y el Observatorio revitalizó y encauzó de nuevo el proyecto científico de Juan, que había quedado relegado con el acceso de Julián de Arriaga al ministerio en sustitución del marqués de la Ensenada. Tofiño estableció el curso de estudios superiores del Observatorio en 1783, e intensificó las observaciones astronómicas y el adiestramiento en el uso de los nuevos cronómetros marinos, inventados por los ingleses. Estos cursos y las sucesivas campañas, dirigidas por el propio Tofiño, para levantar cartográficamente las costas de España —que se plasmaron en el estimable *Atlas Marítimo de España*, publicado en

1789—, tuvieron como resultado la formación de una generación de marinos científicos en la segunda mitad del siglo.

La era del gran ministro ilustrado Antonio Valdés culminó las eficaces y brillantes reformas navales emprendidas por Patiño y Ensenada. La inteligente política naval de sus predecesores hizo posible que entre 1783, fecha de la llegada de Valdés a la Secretaría de Estado y Despacho Universal de Marina, y 1795, la Armada alcanzase su máximo protagonismo, con una construcción de 68 nuevos navíos navegando ya desde 1786.

Valdés amplió los arsenales y los parques de artillería, impulsó el comercio libre con América, formó la Compañía de Filipinas y logró aumentar considerablemente los sueldos y montepíos del personal de la Armada. Asimismo creó la escuadra de «Evoluciones», al mando de Lángara, y mejoró las enseñanzas náuticas introduciendo cursos de altas matemáticas en los tres Departamentos. Fundó bibliotecas, importó modernos instrumentos científicos y puso en pie las más importantes expediciones marítimo-científicas del siglo.

Así, vemos cómo la reestructuración de las instituciones de la Armada haría posible una de las etapas más interesantes de su historia. La renovada Marina jugó un papel decisivo en la incorporación de España a las grandes tareas de exploración marítimo-científicas. Sin los cambios introducidos en ella, la Corona nunca hubiera podido emprender tan ambiciosos proyectos de descubrimiento.

En muchos casos, las expediciones fueron organizadas por la Marina, y en otros, cuando no era una empresa española, destacaba en ella a marinos con el fin de llevar a cabo observaciones científicas. Así sucedió en el caso de los tenientes de fragata Jorge Juan y Antonio de Ulloa, enviados como representantes españoles en la expedición para la medición de un arco de meridiano organizada por la Academia de Ciencias de París en 1735, o en el de Vicente Doz y Salvador Medina, a los que la misma Academia envió a Baja California para observar el tránsito de Venus en 1769.

Las expediciones, impulsadas intelectualmente por el espíritu de la Ilustración, fueron técnicamente posibles gracias a los avances de la ciencia náutica, entre los que destaca el descubrimiento inglés del cronómetro marino, que permitió hacer mediciones más exactas [11].

[11] Para determinar la longitud en la navegación astronómica era necesario poder realizar con precisión las mediciones del tiempo. En el siglo XVIII, un autodidacta relo-

La cartografía se benefició también del desarrollo del cronómetro, porque al hacer los cálculos de longitud menos laboriosos, se pudo recabar mayor cantidad de información de islas y detalles de la costa, reflejándolos en los mapas.

Objetivos políticos de las expediciones

Si se analizan detenidamente los fines que motivan las expediciones promovidas por la Corona española en el siglo XVIII se puede concluir que persiguen fundamentalmente dos tipos de objetivos, unos de carácter político-militar y otros de tipo científico.

Los objetivos de carácter político y militar, incluso comercial, habían estado presentes ya en las expediciones de siglos anteriores, y asimismo se habían tenido en cuenta en aquellas tareas de descripción geográfica de las costas y reconocimiento de las tierras interiores. Sin embargo, la gran diferencia que surgió en el siglo XVIII fue que, mientras anteriormente los trabajos se confiaban a expertos sin excesiva cualificación científica, en el setecientos estas tareas se encomendarían a hombres de ciencia.

Entre los factores de tipo geo-político que propician las nuevas exploraciones está la firma del Tratado de París en 1763, que puso fin a la Guerra de los Siete Años y obligó a Francia y España a hacer importantes concesiones territoriales. Francia cedió sus territorios de Norteamérica al este del Mississippi a Gran Bretaña; España debió cederle asimismo La Florida, mientras recuperaba de los franceses los territorios de Louisiana y Nueva Orleans. El Tratado venía a confirmar la superioridad británica en las rutas oceánicas, y extendía su influencia en el espacio ultramarino. En virtud de este tratado, las distintas potencias europeas pretendieron asegurar sus emplazamientos estratégicos en el

jero inglés, llamado John Harrison, construyó cuatro instrumentos náuticos para realizar dicha medición. El último de ellos, hecho en 1762, fue premiado por lograr un error máximo de 30 millas náuticas al determinar con él la longitud en un viaje de seis semanas. En aquella época no se había conseguido una medición tan exacta, ni siquiera en tierra firme, con los mejores relojes de péndulo. El invento era delicado, complicado y costoso, pero dio lugar a posteriores investigaciones y eventualmente al moderno cronómetro marino.

Pacífico, buscando nuevas bases tanto para garantizar el aprovisionamiento de sus buques como para potenciar nuevas rutas comerciales.

España también procuró afianzar sus posesiones, obtener más y mejores recursos económicos, y entrar en competencia con franceses e ingleses, que estaban realizando aquellas mismas actividades.

La política colonial española constituyó, sin duda, un factor determinante de muchas de estas expediciones, que se encaminaron sobre todo a la afirmación de la soberanía española en los territorios ultramarinos, y muy particularmente en el inmenso Pacífico, en un momento de inseguridad en que se recelaban agresiones de los rusos, acechaba el expansionismo británico y tenía lugar la independencia de Estados Unidos. Esta afirmación habría de hacerse mediante un mayor conocimiento de los extensos territorios que España consideraba suyos, intentando conocer la realidad de sus límites y sus características geográficas, la actitud de sus pobladores, así como averiguar cuáles eran sus recursos, su situación de aprovechamiento y el fomento de los mismos.

La afirmación de las posesiones y la adquisición de nuevos territorios era imposible de llevar a cabo sin contar con la colaboración de científicos y técnicos. Como bien ha señalado Antonio Lafuente, los expedicionarios del Setecientos se iban a encontrar con un océano de enormes dimensiones en el cual no sabían aún determinar con exactitud las longitudes y dónde les acechaba el peligro seguro del escorbuto. Todo ello les obligaba a incluir científicos en las expediciones [12]. Los hombres de ciencia que participaron en las expediciones del siglo no serían ya sabios que desarrollaban una actividad de gabinete, sino hombres comprometidos con los problemas concretos que planteaba el desarrollo económico y social y el reparto equitativo de los recursos naturales, explotados con nuevas y más rentables tecnologías.

Pero los hombres de ciencia no entraban sólo a formar parte de las expediciones como técnicos o asesores científicos durante el viaje; no fue sólo ése su papel, pues venían a satisfacer el segundo fin primordial de estos viajes: llevar a cabo estudios científicos de la naturaleza que encontraban, en todos sus aspectos.

[12] Véase A. Lafuente, «Las expediciones científicas del setecientos y la nueva relación del científico con el Estado», *Revista de Indias*, 180 (1987), pp. 373-378.

Los objetivos científicos

En efecto, además de perseguir una finalidad política, las expediciones, firmemente apoyadas en los conocimientos técnicos de la época, pretendían saciar directamente las inquietudes del pensamiento suscitadas en aquel período, sobre todo en lo referente a dos disciplinas fundamentales: la geografía y la historia natural.

Se puede decir que el interés por seguir avanzando en la exploración y conocimiento del Nuevo Mundo, que parecía estar dormido desde hacía más de un siglo, renació en esta época no sólo por motivos políticos, sino que en gran parte también fue provocado por el espíritu de la Ilustración, cuya ideología llegaría a ser ampliamente defendida, adoptada con firmeza y bien representada en España, especialmente por el rey Carlos III.

Con este monarca, España participaría ya plenamente de la fe en la razón como fuente del conocimiento, elemento clave del enciclopedismo francés, así como de la creencia de que el saber podía y debía generar bienestar y prosperidad, factores ambos que engendrarían numerosas reformas encaminadas al progreso de la ciencia, la técnica, la economía y la industria durante su reinado.

Animado por el espíritu ilustrado, durante el reinado de Carlos III se llegaría a desarrollar un importante movimiento intelectual que, al mismo tiempo que propiciaba un gran impulso a la instrucción pública, produciría un rápido progreso de las ciencias y las artes.

En aquel ambiente de inquietudes culturales, se estudiarían con gran interés la botánica, la mineralogía, la astronomía, las matemáticas y todas las ciencias exactas y naturales.

Asimismo, se planificaron y se pusieron en pie numerosas actividades científicas, dirigidas cada vez más hacia los problemas concretos que planteaba el desarrollo económico y social del momento, llegando la ciencia a menudo a adquirir esa dimensión utilitaria tan característica de la Ilustración.

Así, en la línea de protección a las iniciativas investigadoras, los proyectos de descubrimiento geográfico encontraron unas condiciones de desarrollo muy favorables debido a la aportación de los nuevos conocimientos y estudios que suponían. Estas dos formas de manifestarse el deseo de adquirir conocimientos en el hombre ilustrado, las exploraciones geográficas y los estudios científicos, se conjugaron de mane-

ra casi perfecta y se enriquecieron mutuamente en las expediciones del XVIII [13].

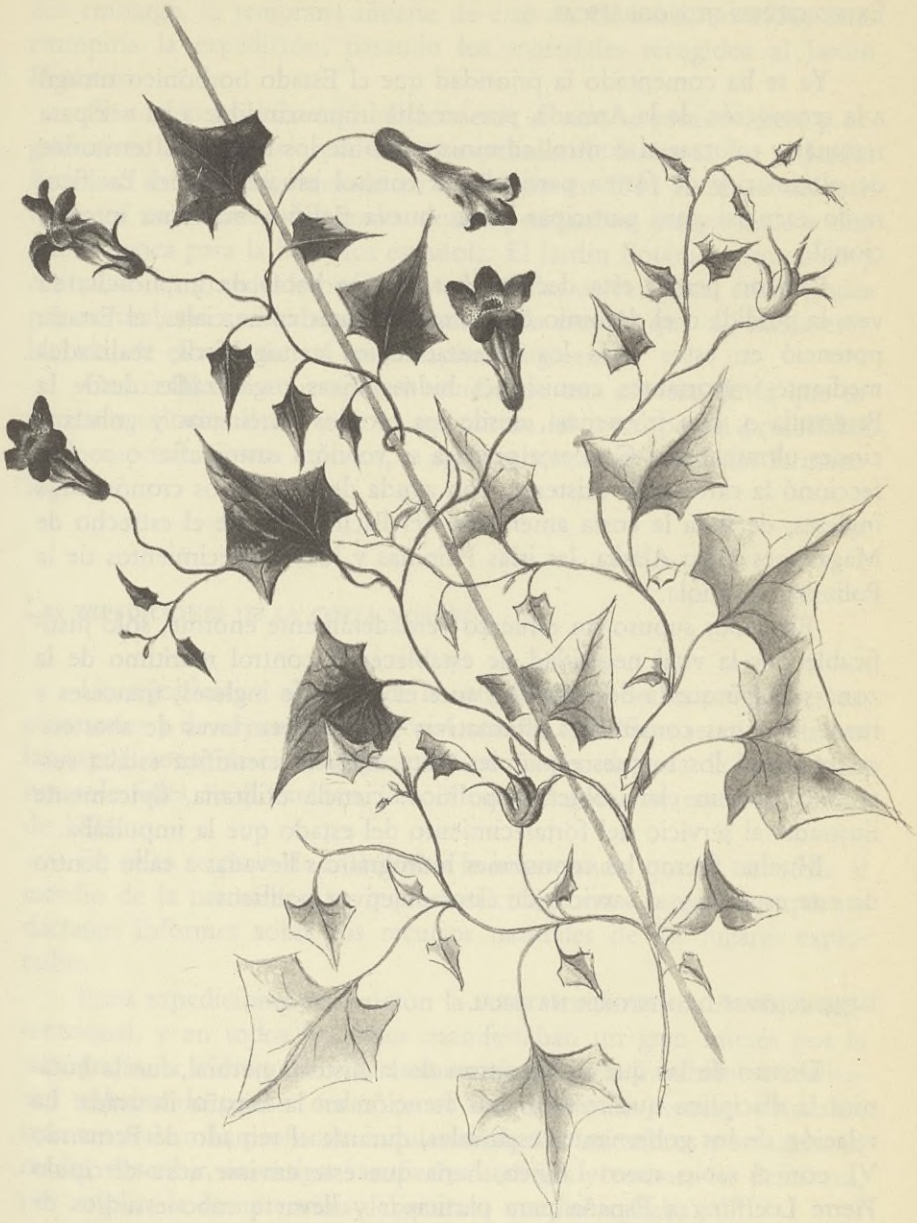
Por otra parte, durante el reinado de Carlos III y en la voluntad de apoyo a la ciencia, se desarrollarían también de forma notable las instituciones que el monarca anterior, Fernando VI, había comenzado a crear, como escuelas, gabinetes y jardines, intentando convertirlas en instrumentos institucionales para llevar a cabo los proyectos culturales que la política estatal aconsejaba. Del mismo modo sucedió con las importantes instituciones científicas que potenció o fundó Carlos III, como el Real Jardín Botánico, el Real Gabinete de Historia Natural, la Real Academia de Medicina y el Observatorio Astronómico, que habrían de alcanzar importantes logros.

El Real Jardín Botánico se aplicó al estudio de las utilidades terapéuticas de las plantas, e intentó llegar a ser el primer centro europeo dedicado al estudio, herborización y aclimatación de la flora de ultramar, dedicando gran parte de su esfuerzo al estudio de los materiales aportados por las expediciones, de forma similar a como lo hicieron en otros campos el Depósito Hidrográfico y el Gabinete de Historia Natural. Desde estos centros se puso especial interés en promover y apoyar la organización de viajes y comisiones que tenían un claro y preciso objetivo científico, contribuyendo notablemente el primero al desarrollo de la astronomía.

Las expediciones cuyo principal objeto de estudio era la geografía se centraron especialmente en la astronomía y la hidrografía, en la cartografía y en geoestrategia; mientras que las que tenían como fin primordial el estudio de la historia natural se distribuyeron fundamentalmente en botánicas y mineralógicas, aunque el cultivo específico de una de estas disciplinas no excluía que se atendiesen otros campos [14].

[13] Sobre la estrecha relación entre la Ilustración española y el desarrollo del movimiento exploratorio, véase I. W. Engstrand, *Spanish Scientists in the New World: The Eighteenth Century Expeditions*, Seattle, University of Washington Press, 1981, capítulo I.

[14] F. de Solano, «Expediciones Científicas a América durante el siglo XVIII», en *La Expedición Malaspina 1789-1794: Viaje a América de las corbetas «Descubierta» y «Atrevida»*, Madrid, 1984, pp. xxxii-xxxix. Este artículo hace un buen resumen de las expediciones científicas clasificándolas según sus propósitos.



Usteria scandens. Dibujo por Francisco Lindo. Lámina 198 de la expedición Malaspina. (Real Jardín Botánico de Madrid.)

Expediciones hidrográficas

Ya se ha comentado la prioridad que el Estado borbónico otorgó a la renovación de la Armada, por ser ésta imprescindible a su vez para retomar y reforzar el control administrativo de los inmensos territorios de ultramar, y de forma particular el control estratégico del Pacífico, nudo esencial para participar en la nueva política marítima internacional.

Para no perder esta decisiva batalla que había de implicar, a su vez, la pérdida o el dominio de las nuevas rutas comerciales, el Estado potenció en estos años los levantamientos cartográficos, realizados mediante importantes comisiones hidrográficas organizadas desde la Península o, con frecuencia, desde los propios virreinatos y gobernaciones ultramarinas. Con esta política se volvió a cartografiar o se perfeccionó la cartografía existente, con ayuda de los nuevos cronómetros ingleses, de toda la costa americana del Pacífico, desde el estrecho de Magallanes hasta Alaska, las islas Filipinas y los establecimientos de la Polinesia española.

Esa labor supuso un esfuerzo verdaderamente enorme, sólo justificable por la vital necesidad de establecer el control marítimo de la zona y la búsqueda desesperada, ante el acoso de ingleses, franceses y rusos, de rutas comerciales alternativas y nuevos enclaves de abastecimiento para los buques españoles. Esta empresa científica estaba sustentada por un claro objetivo político: ciencia utilitaria, típicamente ilustrada, al servicio del fortalecimiento del estado que la impulsaba.

Muchas fueron las comisiones hidrográficas llevadas a cabo dentro de este espíritu y al servicio de estos objetivos políticos.

Expediciones de historia natural

Dentro de las que se ocuparon de la historia natural, fue la botánica la disciplina que recibió más atención en la España ilustrada. La relación de los gobernantes españoles, durante el reinado de Fernando VI, con el sabio sueco Linneo, haría que éste enviase a su discípulo Pierre Loeffling a España para participar y llevar a cabo estudios de botánica en la expedición de José de Iturriaga, destinada a delimitar las fronteras hispano-portuguesas en la zona del Orinoco, en Venezuela.

Sin embargo, la temprana muerte de éste en Cumaná, en 1756, interrumpiría la expedición, pasando los materiales recogidos al Jardín Botánico.

El núcleo institucional básico desde donde se promovieron y organizaron las grandes expediciones españolas de la época fue el Jardín Botánico de Madrid, fundado en 1755, que en 1781 se ubicó definitivamente en el Paseo del Prado, donde permanece, inaugurándose una nueva época para la botánica española. El Jardín Botánico promovió y centralizó las grandes expediciones españolas de la época, encabezadas por naturalistas que habían estudiado en la escuela que allí había establecida; de ellas se tratará en el capítulo siguiente.

Carlos III iba a proteger el estudio de esta ciencia, de la que esperaba resultados útiles para la agricultura nacional por la posibilidad de incorporar nuevos cultivos, y aprovechar sus propiedades farmacológicas.

Las expediciones de la costa noroeste

Un significativo ejemplo de la íntima unión de las actividades exploratorias y de expansión territorial con las científicas se encuentra en las expediciones de carácter geo-político que, en defensa de las posesiones coloniales en el Pacífico, llevó a cabo el gobierno español a partir de 1774.

En ellas se puso de manifiesto la importancia que se concedía al estudio de la naturaleza, ya que se solicitaba a sus integrantes que redactasen informes sobre los recursos naturales de los lugares explorados.

Estas expediciones recorrieron la costa occidental de América septentrional, y en todos los casos manifestaban un gran interés por la cartografía, la hidrografía y la astronomía náutica. También se realizaron trabajos de primer orden en el terreno de las ciencias naturales, que mostraban la profunda inquietud de sus miembros por explorar, medir, describir, investigar, analizar, catalogar y revisar; en definitiva, por ampliar la comprensión del mundo que les rodeaba.

El interés científico sitúa plenamente a estas expediciones en la línea del movimiento ilustrado como lo estaban aquellas otras, tal vez

de objetivos más específicamente científicos, que se encaminaron a muy diversos lugares de la América hispana.

A las causas que acabamos de aludir, directamente relacionadas con el movimiento ilustrado, se unieron en el caso de las expediciones a la costa noroeste de América, principal objeto de este estudio, los mismos motivos que habían provocado las exploraciones del norte de Nueva España en las centurias precedentes: la búsqueda del estrecho de Anián o del paso del noroeste, la expansión de la fe católica y, por supuesto, el deseo de tomar posesión de nuevos territorios para España [15].

Sin embargo, en ese momento, la necesidad de explorar esta zona, la costa occidental de América septentrional, era mayor por el hecho de que desde la derrota española en la guerra de los Siete Años y la firma del Tratado de París en 1763 sólo era posible la expansión al este del Mississippi.

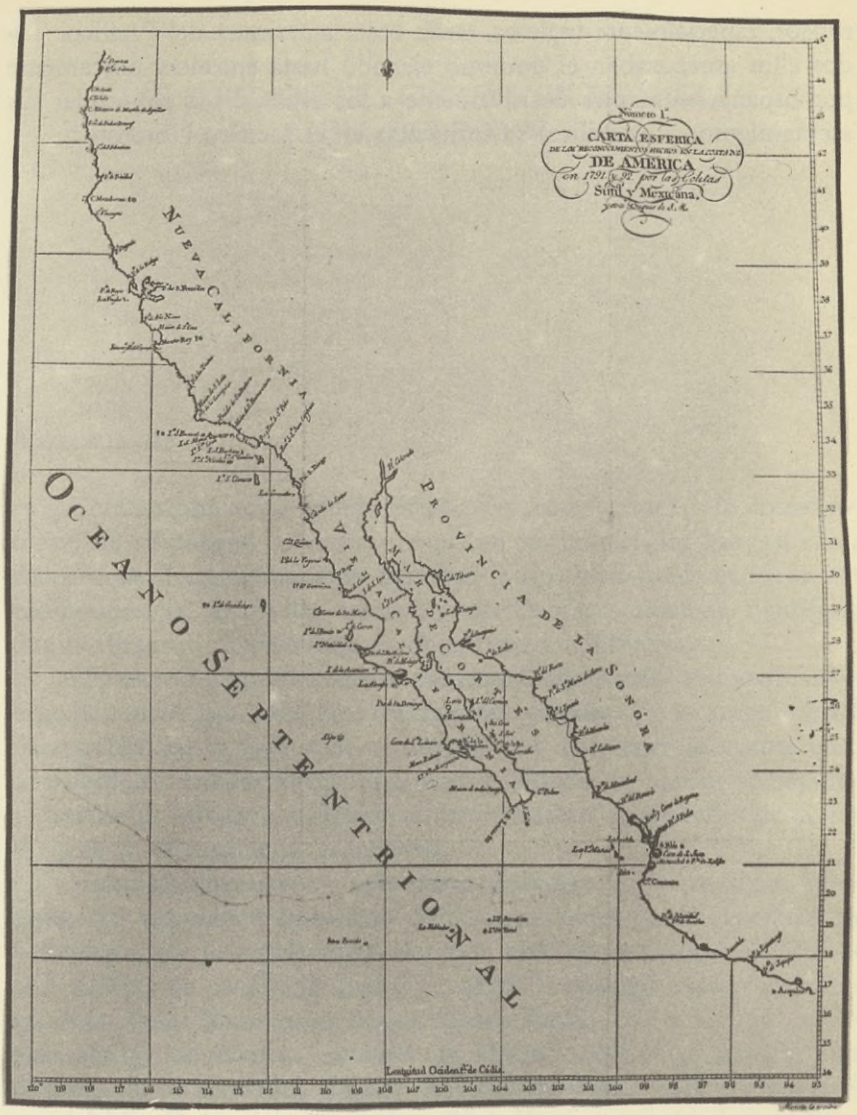
Otro factor que agudizó extraordinariamente el deseo de los españoles por penetrar en dichos territorios fueron las noticias de las actividades de los rusos en el Pacífico Norte, confirmadas en 1773 por el embajador español en San Petersburgo [16].

La expedición, puesta en marcha en 1741 por Vitus Bering, navegante danés al servicio del zar ruso, que había descubierto ya el estrecho que lleva su nombre en 1728, llevó a su compañero Aleksei Chirikov a alcanzar en la costa pacífica de Norteamérica los 55° 21' N. El embajador español en San Petersburgo comunicó a la Corte los hallazgos realizados por Chirikov, y envió un mapa del Pacífico Norte publicado por la Academia de Ciencias de San Petersburgo.

Al potencial peligro que suponía la presencia rusa en aquellas costas americanas, se sumaba el que representaban otros exploradores eu-

[15] W. L. Cook, en *Flood Tide of Empire: Spain and the Pacific Northwest. 1543-1819,* New Haven, 1973, estudia en profundidad las expediciones a la costa noroeste. Los mejores trabajos escritos sobre el tema son los ya citados de H. R. Wagner, *Cartography of the Northwest Coast of America to the Year 1800,* Berkeley, 1937, y *Spanish Explorations in the Strait of Juan de Fuca,* Santa Ana, 1913.

[16] Véase Cook, *op. cit.,* p. 479. El trabajo más importante sobre las actividades de los rusos en Norteamérica es el de F. A. Golder, *Russian Expansion on the Pacific, 1641-1850: An Account of the Earliest and Later Expeditions Made by the Russians Along the Pacific Coast of Asia and North America, Including Some Related Expeditions to the Artic Regions,* Cleveland, Ohio, 1914.



Carta esférica de los reconocimientos hechos en la costa noroeste de América en 1791 y 1792 por las goletas *Sutil* y *Mexicana* y otros buques de Su Majestad. (Atlas de la *Relación del viaje hecho por las goletas* Sutil y Mexicana, Madrid, 1802, lámina 1.)

ropeos, especialmente ingleses, en la costa americana del Pacífico. Todos ellos amenazaban el dominio ejercido hasta entonces únicamente por España, animando decisivamente a los españoles a consolidar sus asentamientos y estabilizar su influencia en el Pacífico Noroeste [17].

[17] M. Hernández Sánchez-Barba, *La última expansión española en América*, Madrid, 1957, pp. 285-309.

II

LAS EXPEDICIONES CIENTÍFICAS ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII

Antecedentes

Como se ha visto anteriormente, las expediciones a la costa noroeste no se pueden considerar como un hecho aislado. Junto a ellas, de naturaleza eminentemente marítima y finalidad fundamentalmente geo-política, se desarrollan otras de carácter más puramente científico, que se dirigen a diversos lugares de la América hispana.

A pesar de la indiscutible novedad que representó un movimiento expedicionario con fines de investigación científica de la amplitud del desarrollado en el siglo XVIII en España, hay que tener en cuenta que, casi desde el descubrimiento del Nuevo Mundo, se habían venido sucediendo los esfuerzos dirigidos al conocimiento y al estudio de la naturaleza en el continente americano.

Hubo algunos viajes y comisiones llevados a cabo en siglos anteriores que se podrían considerar claros precedentes de las expediciones científicas. Así, la misión confiada en el siglo XVI a Francisco Hernández, médico de cámara de Felipe II, quien le encargó escribir la *Historia de las Cosas Naturales en Nueva España*. Entre 1571 y 1577, Hernández estudió los recursos naturales de México, adonde se trasladó con el título de protomédico general de todas las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano, y describió en 38 volúmenes manuscritos su flora y fauna, relacionándolas con la medicina de aquel país, al mismo tiempo que reunía importantes colecciones de plantas y semillas y escribía una obra de carácter histórico.

Estos volúmenes no se publicaron inmediatamente. En 1615 se publicó un primer compendio hecho por Francisco Jiménez en Méxi-

co, en 1615, con el título de *Quatro libros de la naturaleza y virtudes de las plantas y animales que están recevidos en uso de la medicina en la Nueva España.*

Felipe II había mandado editar otro compendio, que fue preparado también por otro médico del rey, pero que no sería publicado en Roma hasta el año 1628, titulándose *Rerum Medicarum Novae Hispaniae Thesaurus.*

Desgraciadamente, la mayor parte de los trabajos de Hernández se perdieron en un incendio declarado en la biblioteca del monasterio de El Escorial, salvándose sólo algunos volúmenes, que fueron encontrados por el cosmógrafo de Indias Juan Bautista Muñoz a finales del XVIII en el Colegio Imperial de Madrid, donde se hallaban por razones desconocidas.

El entonces director del Jardín Botánico, Casimiro Gómez Ortega, reconociendo el valor que encerraban, publicó tres de esos volúmenes en 1790, con el nombre de *De Historia Plantarum Novae Hispaniae.*

La Real Expedición Botánica a Nueva España que el rey Carlos III confió en 1787 al médico aragonés Martín Sessé, enlazó directamente con la de Francisco Hernández, ya que la idea de Sessé fue la de completar la obra de éste, y en este sentido los decretos que aprobaban la expedición botánica del XVIII hablaban de «ilustrar» la obra de Hernández.

También se pueden tomar como predecesores de los expedicionarios del XVIII a Gonzalo Fernández de Oviedo, que por orden de Felipe II recorrió las Antillas y gran parte del continente americano, describiéndolo en su *Historia General y Natural de las Indias,* cuya primera parte fue publicada en Sevilla en 1535; y también al padre Bernabé Cobo, que estudió la historia natural de América del Sur a partir de 1596, recogiéndola en su *Historia del Nuevo Mundo.*

En el siglo XVII, además de las descripciones hechas por famosos viajeros, como Pedro Ordóñez de Caballos, de las *Relaciones* mandadas hacer por los gobernadores, y de las realizadas por los misioneros, que ayudaron a conocer la geografía, etnias, fauna y flora, pueden citarse los estudios de historia natural llevados a cabo por Felipe Román en Perú (1604), los del capitán mayor del Maluco Luis González de Sequiza (1606), y los realizados por los misioneros jesuitas en el Napo y Curaya (1632), así como los trabajos y diarios de Pedro Porter Casanate en el golfo de California (1649).

Además de los antecedentes citados, que muestran la curiosidad por la historia natural de los territorios americanos en siglos anteriores, existió también en el siglo XVIII una continuidad histórica con algunas de las expediciones del XVI.

En este sentido se ha señalado la determinante influencia del viaje de Pedro Sarmiento de Gamboa entre 1579 y 1580 al estrecho de Magallanes, que, publicado en 1768 por Bernardo de Iriarte, fue precedente de la expedición que llevó a cabo Antonio de Córdoba para reconocerlo de nuevo en 1788. Igualmente, se verá en el siguiente capítulo la gran influencia que ejercieron los supuestos viajes de Juan de Fuca, Bartolomé de Fonte y Lorenzo Ferrer Maldonado sobre las expediciones españolas a la costa noroeste que se ponen en marcha en este siglo.

Las expediciones del siglo XVIII

Se presenta en este apartado una somera relación de todas las expediciones españolas del siglo XVIII, con el fin de dar una idea clara y detallada de la magnitud del movimiento de exploración emprendido por España durante los reinados de Felipe V, Fernando VI, Carlos III y Carlos IV.

En primer lugar, se citan todas las expediciones conocidas propiamente como científicas, incluyendo aquellas que llegaron a América del Sur y las islas del Pacífico, clasificadas con arreglo al área geográfica donde se desarrollaron. Se enumeran a continuación las que visitaron la costa pacífica de Norteamérica y guardaron relación con la búsqueda del famoso paso del noroeste, las cuales son el principal objeto de esta obra.

1. *América del Sur*:

1.1. Virreinato del Perú:
Ecuador: expedición astronómica franco-española (1735-1742).
Isla de Pascua: expedición geoestratégica de Hervé y Felipe González (1770).
Perú y Chile: expedición botánica de Ruiz y Pavón (1777-87).
Perú: expedición mineralógica de Conrado Heuland (1795-1800).

1.2. Virreinato de Nueva Granada:
Cumaná: expedición botánica de Pier Loeffling (1754-1756).
Orinoco: expedición de límites de José de Iturriaga (1754-1760).
Nueva Granada: expedición botánica de Mutis (1783-1810).

1.3. Virreinato de La Plata:
Paraguay: expedición de límites del marqués de Valdelirios (1753); expedición de límites de Félix de Azara (1781-1801).

1.4. Patagonia: comisiones geoestratégicas de Olivares y José Quiroga (1745-46); Domingo Perler (1767-68); Piedra (1778-79) y Viedma (1780-84).
Tierra de Fuego: Pando (1768-69).
Islas Malvinas: Gil de Lemos (1768-69).
Estrecho de Magallanes: comisiones hidrográficas de Antonio de Córdoba (1785-86).
Costa pacífica de la Patagonia: José de Moraleda (1792-94); Clairac (1789); Juan José de Elizalde (1790-91) y Juan Gutiérrez de la Concha (1794-95).

2. *Islas del Pacífico:*

2.1. Filipinas:
expediciones hidrográficas de Juan de Lángara (1765, 72 y 74); expedición botánica de Juan de Cuéllar (1785-98).

2.2. Tahití: expedición geoestratégica de Domingo de Boenechea y T. Gayangos (1772-74).

3. *Virreinato de Nueva España*:

3.1. Baja California:
expedición astronómica franco-española (1768-70).

3.2. México:
expedición botánica de Sessé y Mociño (1787-1797).

3.3. Costa Noroeste:
expedición de Juan Pérez (1774);
expedición de Heceta y Bodega y Quadra (1775);
expedición de Arteaga y Bodega y Quadra (1779);
expediciones de Martínez y López de Haro (1788-89);
expedición de Francisco de Eliza (1790);

expedición de Salvador Fidalgo (1790);
expedición de Manuel Quimper (1791);
expedición de Jacinto Caamaño (1792);
expedición de Bodega y Quadra (1792);
expedición de Eliza y Martínez y Zayas (1793);

4. *Seno Mexicano:*

Cuba: expedición del conde de Mopox (1796-1802).

Otras expediciones hidrográficas:

Trinidad del Sur: Alvar y Mazarredo (1773-1774).
Florida: Hevia (1783-86).
Cuba: Barcáiztegui (1788-1801); Rigada (1792).
Antillas: comisión científico-cartográfica de Churruca (1792-93).
Tierra Firme: comisión cartográfica de Fidalgo (1792-1805).

5. *Expedición Malaspina (1789-1794):*

De carácter general que levantó y estudió la totalidad de la costa americana del Pacífico desde el estrecho de Magallanes hasta Alaska, las islas Filipinas y Marianas, Nueva Holanda y Nueva Zelanda.

Principales expediciones científicas

Debido al gran número de expediciones que España emprendió en este gran siglo de Carlos III, a continuación se describen sólo aquellas que merecen mayor atención por la envergadura del proyecto que perseguían y por los logros obtenidos.

La expedición astronómica franco-española al Ecuador (1735-1742)

Esta primera expedición científica francesa del siglo XVIII fue la primera en que participaron los españoles, y estableció un modelo para otras empresas posteriores. Proyectada por la Academia de Ciencias de

París para determinar la forma exacta de la Tierra, correspondió la responsabilidad de esta misión a los astrónomos franceses Charles de La Condamine, Louis Godin y Pierre Bouguer, a quienes acompañaban el botánico Jussieu, el cirujano Seniergues, el dibujante Morainville y el relojero Hugot, entre otros.

La participación española corrió a cargo de los tenientes de navío Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Ambos oficiales, a pesar de su juventud, realizaron importantes investigaciones astronómicas e hidrográficas, como levantamientos de cartas, llevando a cabo igualmente observaciones botánicas, médicas y geológicas, realizaciones que en su conjunto les concedieron el prestigio de científicos homologables a los restantes europeos.

El origen de esta expedición estuvo en la falta de acuerdo que existía en aquel tiempo entre los astrónomos franceses, que, atendiendo a las mediciones hechas sobre el meridiano de París, eran partidarios de la forma oblonga de la Tierra, y los científicos ingleses, seguidores de Newton, cuyas teorías demostraban que era achatada por los polos.

En 1733 la Academia de París llegó a la conclusión de que el único modo de averiguar la verdadera forma de la Tierra y conocer sus dimensiones era efectuar mediciones exactas en algunos puntos idóneos. En este sentido, consideró totalmente necesario medir el arco subtendido por un grado de meridiano en las proximidades del círculo polar ártico y en el ecuador y comparar en este último lugar un grado de longitud con otro de latitud.

El lugar escogido para llevar a cabo las mediciones cerca del ecuador fue el reino de Quito, y tras conseguir la Academia de Ciencias de París la aprobación del proyecto por parte del gobierno francés, su secretario de Marina, conde de Maurepas, solicitó la autorización pertinente del rey de España, Felipe V. La memoria de solicitud pedía, además del permiso de que pasasen al Nuevo Continente tres o cuatro astrónomos y matemáticos de la Academia para las mediciones, que les acompañasen «uno o dos inteligentes para buscar plantas medicinales».

Felipe V, tras consultar al Consejo de Indias, decretó que se incorporasen dos españoles al grupo y, aunque al principio se pensaba que fuesen únicamente científicos, más tarde se determinó que fuesen guardias marinas «inteligentes en la matemática y astronomía». En las instrucciones que se les dieron se indicaba que debían asistir a todas

las observaciones astronómicas que hiciesen los académicos franceses y registrarlas, que ellos mismos debían levantar planos de las ciudades y puertos, y hacer tanto observaciones de latitudes y longitudes, como botánicas. La colaboración de estos dos oficiales con el equipo de científicos franceses resultaría enormemente relevante para la ciencia y la técnica españolas.

Fueron finalmente escogidos los tenientes de navío Jorge Juan y Antonio de Ulloa para llevar a cabo esta comisión, y salieron de Cádiz el 26 de mayo de 1735 en dirección a Cartagena de Indias, donde se reunieron con la comisión francesa, y con ella se dirigieron a Quito, adonde llegaron en mayo de 1736. Durante cuatro años, los oficiales españoles participaron en los trabajos científicos planeados: geodésicos para situar los puntos geográficos elegidos mediante triangulaciones, y astronómicos, para situar por latitud y longitud el grado de meridiano elegido y determinar el ángulo. Jorge Juan colaboró estrechamente con Godin, mientras Ulloa lo hacía con Bouguer y La Condamine, hasta que en 1740 fueron requeridos por el virrey del Perú para organizar la defensa de la costa peruana frente a Gran Bretaña.

En enero de 1744, cuando volvieron a Quito, la comisión se había deshecho, Bouguer y La Condamine habían vuelto a París, y Jorge Juan y Ulloa únicamente realizarían algunas mediciones geodésicas más con Godin al norte del ecuador, dando por finalizadas sus investigaciones el 22 de mayo de 1744 y regresando a España poco después.

A su retorno, las tesis de Newton sobre la forma de la Tierra se consideraban ya demostradas, porque habían finalizado las mediciones que, con el mismo fin, había llevado a cabo Pierre-Louis Moreau de Maupertuis en el valle de Tornea, en Laponia, y se habían comunicado los resultados a la Academia de París en noviembre de 1737.

La importancia de la labor desarrollada en esta comisión por Juan y Ulloa se reflejó ampliamente en sus escritos. Antonio de Ulloa se encargó de la preparación de la *Relación histórica del viaje a la América Meridional,* mientras Jorge Juan preparó un volumen llamado *Observaciones astronómicas y físicas,* describiendo los resultados científicos obtenidos. Ambas obras fueron publicadas en 1748, mientras una tercera, *Disertación histórica y geográfica sobre el meridiano de demarcación entre los dominios de España y Portugal,* sería publicada un año más tarde, teniéndose en cuenta las tesis expuestas en ella para la redacción del tratado que se firmó en 1750.

La participación de Jorge Juan y de Antonio de Ulloa en esta expedición facilitó la introducción en España de la física moderna, y supuso un gigantesco avance en el desarrollo de la astronomía en España [1].

Pero, además de estas indudables ventajas para la evolución de las ciencias en España, los conocimientos adquiridos por Juan y Ulloa en América iban a llevar a una profunda reflexión sobre la forma de aprovechar mejor los recursos que ofrecían las posesiones ultramarinas, llegando a proponer en sus *Noticias Secretas de América* una distinta forma de gobernar. Comprendían que la ciencia y América podían ser elementos que racionalizasen la administración del Estado, y en este sentido sugerían renovadoras medidas políticas, educativas, científicas y técnicas, proponiendo tanto el control de los funcionarios como la formación de los técnicos y científicos necesarios para llevar a cabo las reformas, aconsejando mejorar la formación científica de los oficiales, y el desarrollo de la construcción naval.

El planteamiento que Juan y Ulloa hacen de la necesidad de dedicar esfuerzos no sólo a la obtención de productos preciosos sino también a la de otros recursos minerales y vegetales, cuya utilidad estaría aún por descubrir, se acerca a lo que muy pronto sería la ciencia ilustrada: el interés por descubrir aquellos productos que pudiesen servir a la medicina y a la industria. José Luis Peset ha señalado que en este pensamiento de Ulloa está el germen de lo que serán la agricultura, la botánica, la minería y la química dieciochescas.

> Es éste verdaderamente el origen de nuevos centros de Enseñanza e Investigación, así como el comienzo de la amplia serie de expediciones científicas que poco después se iniciaron [2].

Las *Noticias Secretas,* cuyo manuscrito original fue robado a Ulloa, se publicó en Londres en 1826, trascendiendo al conocimiento público

[1] Los resultados obtenidos por Jorge Juan y Antonio Ulloa están reflejados en su trabajo *Relación Histórica del Viaje a la América Meridional, hecho de orden de S. M. para medir algunos grados de meridiano terrestre, y venir por ellos en conocimiento de la verdadera figura y magnitud de la tierra, con otras varias observaciones astronómicas y phísicas,* 4 vols., Madrid, 1748, publicado en inglés como *A Voyage to South America,* traducción por John Adams, abreviada, introducción por Irving A. Leonard, Nueva York, 1964.

[2] Véase J. L. Peset, «Ciencia y Técnica en las Expediciones Científicas», en el catálogo de la exposición *Carlos III y la Ilustración,* Madrid, 1989.

lo que era en su origen tan sólo un informe reservado al Estado, preparado a petición del marqués de la Ensenada.

La participación de Juan y Ulloa en esta expedición fue decisiva para el posterior desarrollo de la ciencia en España. A ambos se les debe la creación de instituciones de estudio y el asesoramiento en viajes posteriores. Jorge Juan publicó interesantes textos de cálculos astronómicos y sobre construcción naval, mientras Ulloa fundó la Real Casa de Geografía e Historia Natural, que dirigió de 1752 a 1755.

La expedición botánica a los reinos de Perú y Chile (1777-1788)

Por una real cédula de 8 de abril de 1777, el rey Carlos III puso en marcha la primera gran expedición científica española a los territorios americanos para promover el estudio de la botánica en América y, como decía dicho documento:

> Describir, dibuxar y formar herbarios de los vegetales que descubriesen por aquellas partes de la América Meridional [3].

Consultado Casimiro Gómez Ortega, director del Real Jardín Botánico de Madrid, sobre cuáles podrían ser los científicos y dibujantes idóneos para esta comisión, recomendó el nombramiento de Hipólito Ruiz y José Pavón como botánicos, y de José Brunete e Isidro Gálvez como dibujantes. A este grupo se uniría el botánico francés Joseph Dombey, comisionado por su gobierno para la descripción de la flora peruana y autorizado por Carlos III a unirse a la comisión española, con la condición de dejar copia en España, a su regreso, de cuantos trabajos y observaciones realizase en los territorios americanos.

Después de estar casi tres años y medio en Perú, decidieron proseguir viaje hacia Chile, donde permanecieron algo más de veinte meses, para regresar de nuevo a El Callao y desde allí continuar sus estudios en Perú durante casi otros cuatro años y medio.

[3] El catálogo de la exposición *La Expedición Botánica a los Virreinatos de Perú y Chile*, celebrada en 1988 en el Jardín Botánico de Madrid, incluye interesantes estudios sobre ella.

El 19 de septiembre de 1777 salían de Madrid los mencionados expedicionarios para llegar a Cádiz el 2 de octubre, y el 19 de ese mismo mes se embarcaron en el navío *Peruano,* al mando de José de Córdoba, hacia el puerto de El Callao, donde llegaron el 8 de abril del año siguiente.

Las excursiones de herborización dieron comienzo casi de inmediato, tras realizar únicamente las respectivas presentaciones y visitas al virrey y autoridades peruanas. De mayo a diciembre de 1778 recorrieron Lima, sus alrededores y las provincias de Chacras y Chancay, realizando, desde diciembre de 1778 a febrero de 1779, un importante viaje de Lima a Lurín. De la amplitud de los trabajos en este primer año da idea la remesa que se envió a la corte en el navío *Buen Consejo,* en abril de 1779: 11 cajones de plantas disecadas que incluían unas 300 especies distintas, y 242 dibujos, además de 17 macetas con plantas vivas.

De febrero de 1779 a abril de 1780 recorrieron incansablemente las provincias de Lurín, Surco y Tarma, teniendo como base central la ciudad de Lima, donde iban reuniendo las nuevas remesas y ordenando y copiando en limpio los apuntes de campo.

Hasta marzo de 1781, tomando como base de sus excursiones Huánuco, recorrieron Cuchero y sus montañas, Chinchao, la provincia de los Huamalíes, Pasco y la totalidad de los valles de Huánuco. El 15 de abril de 1781 se reunieron de nuevo en Lima naturalistas y dibujantes para organizar los próximos envíos y planificar la continuación de los trabajos. Todavía ocuparon en fructíferas excursiones los meses siguientes recorriendo Chancay y Sayán, hasta que el 9 de septiembre de 1781 se encontraron nuevamente en Lima y tomaron la determinación de emprender viaje a Chile por ser imposible, en aquel momento, internarse más en la cordillera peruana debido a los levantamientos indígenas. El 19 de diciembre de 1781 salieron hacia El Callao, donde embarcaron el 21 de diciembre en el buque de comercio *Belén,* que transportaba vino y grano para Chile.

El 29 de enero de 1782 fondearon en Talcahuano, y comenzaron ya las recolecciones de plantas en el camino hacia La Concepción. Durante sus primeros meses en Chile, tuvieron la oportunidad de asistir a un hecho interesante: el parlamento de O'Higgins con los indios, que tuvo lugar en febrero de 1782 en el fuerte Arauco, importante acontecimiento político del que dejaron minuciosa relación; estos hechos les

dieron oportunidad de recorrer la interesante región del Bio-Bio. Los meses de abril y mayo los dedicarían a la descripción y recolección en los alrededores de La Concepción y hacienda de Culenco; en mayo regresaron a La Concepción, donde permanecieron hasta diciembre, cuando emprendieron las excursiones por la provincia de Rere, llegando hasta el fuerte de Nacimiento.

En enero de 1783 estaban de nuevo en La Concepción y desde allí continuaron sus excursiones, esta vez hacia Santiago y Valparaíso, donde llegaron el 9 de octubre ya con el propósito de embarcar otra vez hacia el puerto de El Callao, lo que lograron el 14 de ese mismo mes en el buque *Nuestra Señora de las Mercedes.* El 3 de noviembre de 1783 alcanzaron El Callao, permaneciendo allí hasta abril de 1784 con el propósito de embarcarse de retorno a la Península en el navío *San Pedro de Alcántara.*

Cuando ya tenían dispuestos los equipajes y la remesa de materiales científicos, les llegó la orden de continuar su comisión para recorrer las montañas y los valles de Huánuco, Tarma y Cuchero; en vista de lo cual tomaron nuevamente el camino hacia Lima, para organizar inmediatamente las excursiones hacia el interior, no sin antes dejar ultimada y convenientemente embalada en El Callao una gran remesa de 55 cajones de plantas disecadas, muestras de minerales, medicamentos, trajes indígenas y otras curiosidades, junto con 800 dibujos iluminados y más de 30 macetas con plantas vivas para ser enviadas a la Península en el navío *San Pedro de Alcántara.* Desgraciadamente tan preciados materiales, fruto de tantos meses de esforzados y penosos trabajos, se perderían en el naufragio del buque cerca de Peniche, en las costas de Portugal.

De mayo a noviembre de 1784 herborizaron incansablemente en las montañas de Huánuco y Pozuzo, hasta que el 14 de noviembre de ese mismo año tuvo lugar un hecho importante para la comisión, pues por orden superior se incorporaron a los expedicionarios en Huánuco el naturalista Juan Tafalla y el dibujante Pulgar, que permanecerían con ellos hasta su regreso a la Península. La idea principal que guió a los gobernantes peruanos para incorporarlos fue que ambos jóvenes, formados directamente por Ruiz y Pavón en el transcurso de sus viajes, podrían colaborar desde Perú en la publicación de los resultados del viaje, una vez que Ruiz y Pavón hubieran regresado a España.

A partir de junio de 1786, recorrieron Macora y Muña y las montañas de Pillao con viajes intermedios a Lima; primero Tafalla y Pulgar,

y más tarde Pulgar y Pavón, que ya en enero de 1787 y hasta mayo del mismo año permanecerían en Lima, preparando una nueva colección de materiales para España.

En mayo de 1787 se produjo la muerte en Pasco del dibujante José Brunete, pero la comisión continuó sus trabajos todavía durante los meses de agosto y septiembre, herborizando y estudiando la región de las montañas de Pillao y Chaca Huasi. Al fin, el 11 de octubre de 1787, recibieron la orden de regresar a Lima para organizar los materiales y preparar la vuelta a la Península.

El 10 de febrero de 1788 regresaron a Lima y el 31 de marzo zarparon en el navío *Dragón* con sus remesas y equipajes rumbo a Cádiz, cuyo puerto alcanzaron el 12 de octubre de 1788.

La situación que encontraron en España a su regreso les impidió el cuidadoso estudio de los materiales y la prevista edición de la totalidad de los resultados científicos de la expedición. Éstos se reflejarían en las publicaciones parciales que hicieron más tarde.

En 1792 se publicó en Madrid el primer trabajo de la expedición preparado por Hipólito Ruiz: *Quinología o tratado del árbol de la quina o cascarilla, con su descripción y la de otras especies de quinas nuevamente descubiertas en Perú.* En 1794 el segundo, que sería la *Flora Peruviana et Chilensis Prodromus;* entre 1798 y 1802 Ruiz y Pavón publicaron conjuntamente los tres volúmenes de *Flora Peruviana et Chilensis,* la obra fundamental de la expedición, y en 1798 apareció el primer volumen del *Sistema Vegetabilium florae peruvianae et chilensis* [4].

La expedición botánica al virreinato de Nueva Granada (1782-1801)

De 1782 a 1801 tuvo lugar la expedición de José Celestino Mutis al Nuevo Reino de Granada, que, aunque fue proyectada con el fin de

[4] El diario de Hipólito Ruiz fue editado en 1944 por A. J. Barreiro como *Relación del viaje hecho a los Reinos de Perú y Chile por los botánicos y dibuxantes enviados para aquellas expediciones, extractos de los diarios por el orden que llevó en ellos su autor Don Hipólito Ruiz;* también fue publicado por la Real Academia de Ciencias en Madrid, editado por J. Jaramillo con el título de *Relación Histórica del viaje que hizo a los Reinos de Perú y Chile el botánico Don Hipólito Ruiz en el año de 1777 hasta el de 1788, en cuya época regresó a Madrid.*

conocer la flora del virreinato, cumplió una finalidad económica aportando un conocimiento más amplio de los recursos naturales de aquella región. La expedición fue puesta en pie por el arzobispo-virrey en 1782, aunque el rey Carlos III no firmó la constitución efectiva de la expedición hasta el 1 de noviembre de 1783.

La dirección de la misma fue confiada al médico y naturalista gaditano José Celestino Mutis, que se hallaba en Santa Fe de Bogotá desde 1760, donde había realizado ya numerosos trabajos de botánica, mineralogía y medicina.

La real orden para la organización de la expedición dispuso asimismo la adquisición de los libros e instrumentos necesarios, y confirmó como colaboradores a Eloy Valenzuela, cura de Bucaramanga, a los pintores Pablo Antonio García y Pablo Caballero, y a algunos discípulos de Mutis. Más tarde, en 1787, se contratarían más dibujantes a las órdenes de Salvador Rizo Blanco, mayordomo de la expedición, entre ellos a Francisco Javier Matiz, que llegaría a ser un buen botánico.

El centro de donde partieron las excursiones fue Mariquita, al pie de los Andes de Quindio, donde se estableció un taller para que los pintores dibujasen las plantas, mientras cinco miembros de la expedición se dedicaban a recolectarlas y procedían a su estudio y descripción.

A partir de 1791, la expedición se trasladó a Santa Fe de Bogotá por decisión del nuevo virrey, José de Ezpeleta. Se renovó el personal, incorporándose entre otros el químico y naturalista Jorge Tadeo Lozano, y constituyéndose un equipo que llegó a disponer de 14 dibujantes. En 1801 habían realizado ya un total de 2.000 dibujos, habiéndose duplicado láminas para mandar una a España y dejar otra en Bogotá. Este importante equipo de dibujantes, formados en la expedición, siguió trabajando incluso después de la muerte de Mutis en 1808, dando lugar a una interesante escuela de dibujo científico.

Mutis escribió tres tratados sobre la quina, dos de ellos publicados con los nombres de *Instrucción formada por un facultativo relativa a las especies y virtudes de la quina* y *El arcano de la quina o discurso de la parte médica de la Quinología de Bogotá.* En el Jardín Botánico de Madrid se conservan más de 6.000 láminas de gran calidad artística y valor científico para la obra *Flora de Nueva Granada,* que no llegó a ser publicada [5].

[5] Para más información sobre Celestino Mutis, véase F. Gredilla y Gauna, *Biografía de José Celestino Mutis,* Madrid, 1911. Esta obra está reeditada por Plaza y Janés en 1982.

La expedición de límites de Félix de Azara a Paraguay (1782-1790)

El teniente coronel de ingenieros Félix de Azara, que había nacido en la provincia de Huesca en 1746 e ingresado en el ejército en 1764, pasando un año más tarde a la Academia Militar de Barcelona, donde estudió matemáticas e ingeniería, obtuvo en 1767 el título de ingeniero delineador, y tras pertenecer al regimiento de infantería de Galicia, había llegado a ocupar el puesto de ingeniero delineador de los ejércitos nacionales, plazas y fronteras.

A comienzos de 1781, fue encargado, junto con el capitán de navío José Varela y Ulloa, de fijar la línea de demarcación con los territorios de Portugal, desde el Río de La Plata hasta algo más abajo de la confluencia de los ríos Quaporé y Mamoré.

Acompañados de los tenientes de navío Diego de Alvear y Juan Francisco de Aguirre, de algunos cosmógrafos, pilotos y dibujantes, embarcaron el 14 de noviembre de 1781 hacia Lisboa, de donde partirían el 23 de enero siguiente hacia Río de Janeiro. Llegaron a Montevideo en mayo de 1782, pasando a Buenos Aires en febrero de 1783.

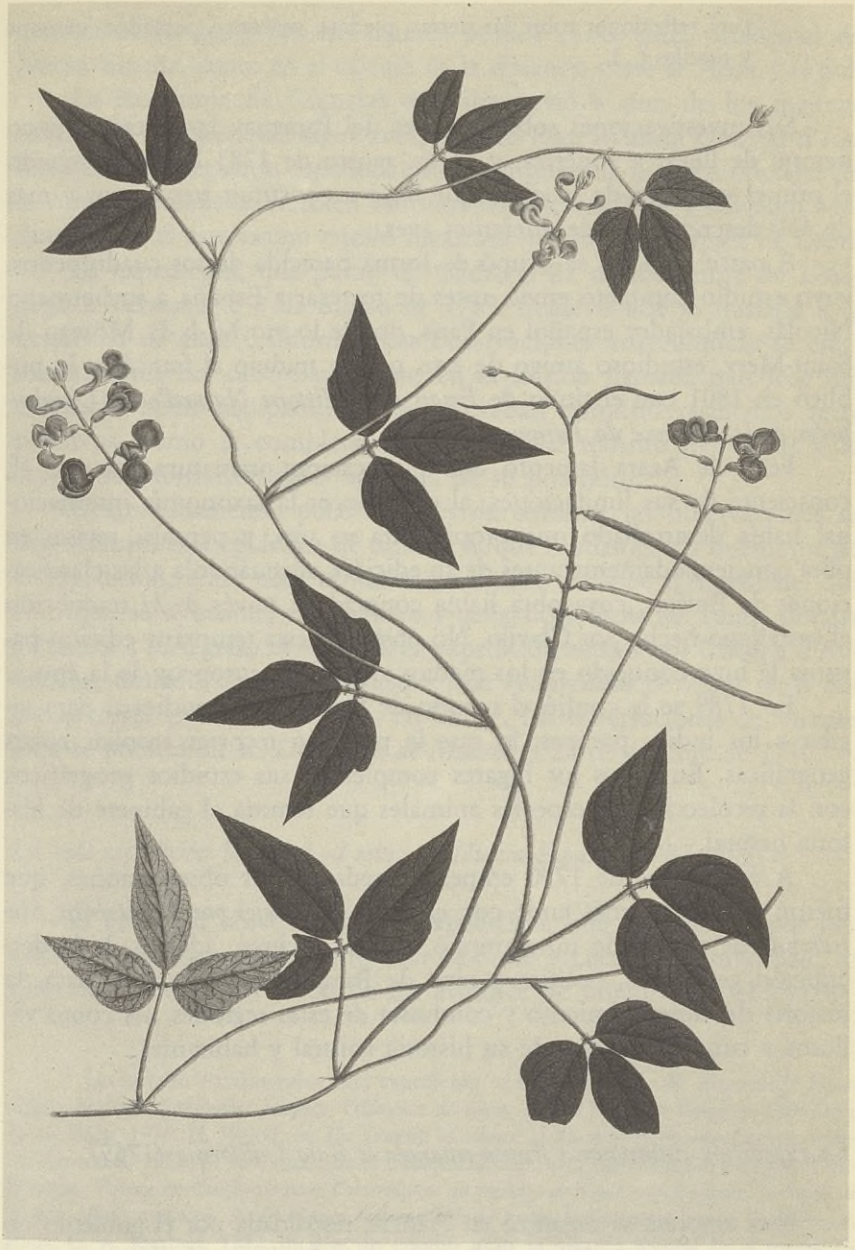
Los expedicionarios se dividieron en cuatro partidas para establecer las demarcaciones. Azara se incorporó a la tercera de ellas, pero, debido a las demoras en empezar los trabajos de cartografía, se dedicó a hacer unos trabajos geográficos que le llevarían a aficionarse a la naturaleza. Aunque afirmaba que

> El principal objetivo de mis viajes era levantar la carta exacta de aquellas regiones porque ésta era mi profesión (...),

muy pronto asoció a los geográficos los estudios de historia natural de la zona, muy poco conocida por los científicos europeos. Él mismo se definía como un naturalista autodidacta y admitía su falta de formación en ese campo.

Sin embargo, Azara iría más allá, especializándose en el estudio de la fauna de esos territorios:

> Como estaba yo solo –dice– y los objetivos que veía eran muchos más de los que podía examinar, me vi precisado a preferir (...) la descripción de los pájaros y cuadrúpedos, quedándome pocos momentos



Phaseolus. Lámina 2741 de la expedición de J. C. Mutis. (Real Jardín Botánico de Madrid.)

para reflexionar sobre las tierras, piedras, vegetales, pescados, insectos y reptiles (...).

Sus investigaciones sobre las aves del Paraguay las inició al poco tiempo de llegar a América, y ya en agosto de 1783 había terminado el primer volumen de su obra, que llegó a constituir tres tomos y más de 450 descripciones de diferentes aves.

A partir de 1783 se ocupó de forma parecida de los cuadrúpedos, cuyo estudio completo envió antes de regresar a España a su hermano Nicolás, embajador español en París, donde lo vio M.-L.-E. Moreau de Saint-Mery, estudioso amigo de éste, que lo tradujo al francés y lo publicó en 1801 con el título de *Essais sur l'Histoire Naturelle des Quadrupèdes de la Province du Paraguay.*

Félix de Azara lamentó esta publicación prematura, ya que él, consciente de sus limitaciones, al desconocer la taxonomía internacional había desarrollado una propia para su uso, y pensaba revisar su obra concienzudamente antes de su edición, adecuándola a las clasificaciones de Buffon, cuya obra había conocido a través de la traducción al castellano hecha por Clavijo. No obstante, esta temprana edición parisina le hizo conocido en los medios científicos europeos de la época.

En 1789 se le confió el mando de la frontera meridional para vigilar a los indios pampas, lo que le permitió recorrer amplias zonas geográficas. En todos los lugares completaba sus estudios geográficos con la recolección de especies animales que remitía al gabinete de historia natural.

A comienzos de 1790 empezó a redactar sus observaciones, que fueron publicadas más tarde con el título de *Viajes por la América Meridional,* de contenido muy amplio, ya que incluyó, además de la descripción geográfica, política y civil de Paraguay y Río de la Plata, la historia del descubrimiento y conquista de estas regiones, así como valiosos y curiosos detalles de su historia natural y habitantes.

La expedición astronómica franco-española a Baja California (1769)

Esta empresa se organizó en Francia, respaldada por el gobierno español, con el fin de hacer observaciones del tránsito de Venus por el disco del Sol en junio de 1769 y de obtener mayor precisión tanto en la

determinación geográfica de algunos puntos de la costa occidental de Nueva España, como en el cálculo de la distancia entre la Tierra y el Sol.

La Academia de Ciencias de París envió a uno de los mejores científicos franceses del siglo XVIII, el abad Juan Bautista Chappe d'Auteroche. La delegación española estuvo encabezada por dos oficiales de la Armada española, también astrónomos, Vicente Doz y Salvador Medina, y por el astrónomo criollo mexicano Joaquín Velázquez de León.

La expedición, que partió de Cádiz el 21 de diciembre de 1768, llegó a Veracruz el 8 de marzo de 1769, desde donde se trasladó a la península de Baja California. Las observaciones astronómicas se efectuaron cerca del cabo San Lucas, en la misión llamada San José del Cabo. El buen equipamiento que llevaban permitió resultados muy positivos, como la completa observación del tránsito de Venus y la exacta determinación de la longitud de su posición.

Desgraciadamente, poco después de terminar las observaciones se desencadenó una epidemia de tifus en la que murieron seis miembros de la expedición, entre ellos el famoso científico Chappe d'Auteroche. Sin embargo, su ayudante, el ingeniero y geógrafo francés M. Pauly, llevaría a Francia a su regreso el relato de la expedición escrito por Chappe d'Auteroche, titulado *Voyage en Californie pour l'observation de Venus sur le disque du Soleil,* publicado en París en 1772 [6]. Las observaciones de Vicente Doz se publicaron en *La Gaceta de Madrid* el 26 de octubre de 1770.

La real expedición botánica al reino de Nueva España (1787-1803)

El principal objetivo de esta expedición, que se organizó por iniciativa del médico aragonés Martín de Sessé y Lacasta y estuvo bajo su dirección, fue la activación de los estudios de botánica en Nueva Es-

[6] Un amplio estudio sobre esta expedición se halla en I. H. W. Engstrand, *Royal Officer in Baja California: Joaquín Velázquez de León, 1768-1770,* Los Ángeles, Dawson's Book Shop, 1976. H. Woolf, en *The Transits of Venus: A Study of Eighteenth Century Science,* Princeton, 1959, p. 159, dice que el trabajo realizado por Juan Bautista Chappe d'Auteroche, *Voyage en Californie pour l'observation du passage de Venus sur le disque du Soleil, le 3 juin 1769, contenant la description historique de la route de l'auteur à travers le Mexique,* París, C. A. Jombert, 1772, incluye un estudio sobre la historia natural de la región alrededor de México realizado por José Antonio de Alzate y Ramírez. Este proyecto científico no pudo ser emprendido por Chappe.

paña, mediante la fundación de un jardín botánico y una cátedra de esta disciplina en México, y el reconocimiento científico de las plantas y demás recursos naturales de aquel virreinato.

Martín de Sessé estaba ejerciendo como oficial médico en La Habana, cuando el capitán general de Cuba, Bernardo de Gálvez, fue nombrado virrey de Nueva España. Sessé, deseoso de hacer estudios de botánica en México, se trasladó a ese lugar, tras recibir en mayo de 1785 el encargo, por parte de Casimiro Gómez Ortega, de estudiar las posibilidades de establecer un jardín botánico y de llevar a cabo una expedición para la recolección de especies.

En agosto de ese mismo año, Sessé expuso al nuevo virrey su idea sobre la organización de la expedición científica, la fundación del jardín y su deseo de completar la obra de historia natural realizada por Francisco Hernández en el siglo XVI, puesta de actualidad tras el hallazgo del manuscrito, a finales del siglo XVIII, por el historiador Juan Bautista Muñoz en el Colegio Imperial de Madrid, señalando como uno de sus principales objetivos el ilustrar dicha obra.

El 27 de octubre de 1786 se expidió una real orden creando el jardín botánico y la expedición para reconocer los recursos naturales de Nueva España. Otra orden confirmó el 13 de marzo a los que tomarían parte en ella: Sessé sería el director; Vicente Cervantes, discípulo de Casimiro Gómez Ortega, el encargado de la cátedra de botánica, ayudado por el director de la farmacia del hospital de Puerto Rico, Juan Diego del Castillo, y por el cirujano José Longinos Martínez; y Jaime Senseve, un residente en México, sería profesor de farmacia. El 20 de marzo de 1787, una tercera real orden detallaba la misión exacta que habrían de desempeñar.

Sessé contrató como dibujantes a Vicente de la Cerda y Atanasio Echevarría, dos destacados alumnos de la Real Academia de Artes de San Carlos de México.

En octubre de 1787 empezaron las excursiones desde las inmediaciones de México, para pasar a Yacapixtla, Xochistlán, etc..., recogiendo un total de 583 especies. Se interrumpió la campaña en noviembre de 1788 para reiniciarla a mediados de marzo de 1789 en la zona comprendida entre Cuernavaca y Acapulco, abarcando Tixtla, Chilapa, Chilpanzingo, Mazatlán y Acapulco, recopilando hasta 372 especies.

La tercera campaña se efectuó en 1790 en la zona de Querétaro, San Miguel de Allende, Guanajuato, Sayula, Montes, Puruándiro, Co-

lima, Uruapán, Sorullo, Apatzingán y Pátzcuaro hasta Guadalajara, recolectando 172 especies totalmente nuevas. A esta campaña asistió José Mariano Mociño, médico criollo mexicano, la figura más notable de la expedición junto a Sessé, que sería enviado a Nutka en 1792 con Bodega, incorporándose nuevamente, a su regreso, a la expedición.

En 1795 trabajarían en América Central y las Antillas. Mociño y Longinos pasarían al sur de México, Guatemala, El Salvador y Nicaragua, y Sessé a Cuba, regresando a España en 1803.

Las obras que la Sociedad de Historia Natural de México publicó como resultado de esta expedición fueron *Plantae novae hispaniae*, con los resultados de los tres primeros años, y *Flora mexicana*[7].

Esta expedición sirvió de base a otras, ya que científicos de ella sirvieron en otras posteriores. Así, una parte de sus miembros consideró importante también el estudiar la costa del Pacífico desde San José del Cabo hasta la bahía de Nutka: José Mariano Mociño, que fue escogido para unirse a la expedición de límites del norte de California, dirigida por Juan Francisco de la Bodega y Quadra en 1792; el naturalista José Maldonado, que acompañó a la expedición de Jacinto Caamaño en 1792 y llevó a cabo estudios marinos y observaciones de flora y fauna; y José Longinos Martínez, que, acompañado por Jaime Senseve, realizó un breve estudio, especialmente de botánica y fenómenos físicos, desde Loreto, en la punta de Baja California, hasta Monterrey, en Alta California.

Dos expediciones oceanográficas al estrecho de Magallanes (1785-1788)

Para comprobar si era más conveniente la navegación por el estrecho de Magallanes o por el cabo de Hornos, y realizar con mayor exactitud la cartografía española de la zona, ya que sólo se contaba con la inglesa, se organizó en 1785 una expedición en la fragata *Santa María de la Cabeza*, al mando de los oficiales de la Armada Antonio de Córdoba Lasso y Fernando de Miera, con una dotación especial-

[7] Las obras de Sessé y Mociño, *Plantae Novae Hispaniae* y *Flora mexicana*, fueron publicadas por la Sociedad Mexicana de Historia Natural en México, en 1885 y 1889, respectivamente.

mente preparada para estos trabajos, entre la que estaban Dionisio Alcalá Galiano y Alejandro Belmonte. Se levantó una carta general del estrecho y muchas particulares, hicieron un derrotero para explicar las cartas y recomendaron que la navegación se hiciese por el cabo de Hornos.

En 1788-89 se llevó a cabo una segunda expedición, también al mando de Antonio de Córdoba y Fernando de Miera, que llevó los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia,* en la que fueron como expertos en teoría y práctica de los instrumentos Cosme Churruca y Ciriaco Ceballos.

Los resultados fueron posteriormente incorporados por el Depósito Hidrográfico a las cartas náuticas de la región.

La exploración científica de José Longinos Martínez (1792)

José Longinos Martínez era uno de los miembros de la expedición botánica mexicana que no participó, por problemas con Sessé, en la tercera excursión de dicha expedición a Guanajuato y Guadalajara y, como decíamos, acompañado por Jaime Senseve realizó un breve estudio, especialmente de botánica, desde Loreto, en la punta de Baja California, hasta Monterrey, en Alta California.

Longinos salió de México el 20 de enero de 1791, y se dirigió en primer lugar a San Blas, llevando a cabo en sus alrededores los primeros estudios hasta el mes de julio siguiente, en que se trasladó a Loreto, en Baja California. Del trabajo realizado en San Blas, quedó incorporada a su diario una lista de los árboles propios de aquella área tropical. Durante los tres meses que permaneció en aquella costa se dedicó intensamente a recoger muestras, sobre todo de aves.

En Baja California pensó llevar a cabo un cuidadoso reconocimiento de sus recursos naturales, dedicando especial atención al examen de sus minas, descripción de plantas y animales y a examinar las costas, llegando tan al interior como le permitiesen los indígenas. Empezó sus reconocimientos por el cabo San Lucas y misiones de San José del Cabo y San Lucas, encontrando en la región montañosa al oeste de la misión de Santiago aguas minerales y termales que le llamaron poderosamente la atención. Volvieron a Loreto, desde donde Longinos proseguiría hacia el norte, con idea de llegar a Monterrey en

septiembre, mientras Senseve abandonaba la comisión y se embarcaba de nuevo hacia San Blas.

Pasó por la misión de San Francisco de Borja en abril, y la de San Fernando de Velicatá, donde apadrinó a dos nativos, estudiando en su recorrido los productos que podrían ser de utilidad para el estado y el desarrollo del comercio. Visitó las misiones de San Miguel, Santo Tomás, San Vicente, el Rosario y San Fernando, observando la enorme diferencia entre los lenguajes que se hablaban en cada una de ellas. Entre los estudios que realizó en Baja California, destaca la elaboración de una lista de plantas medicinales con sus diversos usos.

A continuación las misiones visitadas serían las franciscanas de Alta California, empezando por San Diego, hasta llegar a Monterrey.

El diario de Longinos está lleno de detalles sobre los indios que encuentra; especialmente se detiene acerca de los chumash del canal de Santa Bárbara, llamándole la atención el nivel de desarrollo de éstos sobre los restantes indios de la zona.

La labor de Longinos durante esta comisión fue muy positiva. Además de las remesas de plantas y animales disecados que envió, hay que destacar la compilación de plantas medicinales.

A su regreso a San Blas, en noviembre de 1792, fue requerido para incorporarse de nuevo a la expedición botánica de Nueva España, lo que hubo de hacer a pesar de sus deseos por continuar el reconocimiento de las costas del Pacífico [8].

[8] El diario original de José Longinos Martínez se conserva en la Huntington Library, San Marino, California. 1982. Lesley Bird Simpson tradujo al inglés y publicó este diario como *Journal of José Longinos Martínez: Notes and Observations of the Naturalist of the Botanical Expedition in Old and New California and the South Coast. 1791-1792,* San Francisco, 1961.

III

EL PASO DEL NOROESTE

Primeros intentos de búsqueda

Desde el descubrimiento de América por Cristóbal Colón, el nuevo continente se convirtió para los europeos en un obstáculo a franquear en la ruta hacia Cathay. Ya el mismo Colón intentó en su cuarto viaje encontrar un camino que atravesase el continente americano.

Sin duda, era el deseo de establecer una ruta comercial marítima lo más directa posible con las Indias Orientales lo que movería a intentar hallar una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, y su descubrimiento llegó a ser el fin primordial de numerosas expediciones desde finales del siglo xv.

No sólo se procuraría encontrar el paso rodeando el continente americano por el sur, lo que logró el navegante Fernando de Magallanes en 1520, sino que se hicieron varios intentos, incluso antes de esa expedición, de buscar una vía en el hemisferio septentrional.

A esta posible comunicación marítima con Asia por el norte, en dirección oeste desde Europa, se la denominaría paso o estrecho del Noroeste. La búsqueda en dirección opuesta, es decir, hacia el este, de un paso que comunicara Europa con Asia por el norte también se intentaría, surgiendo la del paso del noreste.

El descubrimiento del paso del noroeste llegaría a convertirse en una auténtica obsesión, y los mapas modernos del Canadá están cubiertos con los nombres de los exploradores que intentaron y no pudieron encontrar la ansiada comunicación. Esta búsqueda interesaría tanto a los navegantes extranjeros como a los españoles, y se desarrollaría a lo largo de varios siglos.

Las expediciones españolas del siglo XVIII que recorrieron la costa pacífica de Norteamérica, objeto de este estudio, están estrechamente vinculadas con la historia del paso del noroeste, intentando descubrir su extremo occidental; muchas de ellas serían impulsadas por dicho propósito, mencionado expresamente entre sus objetivos de descubrimiento.

Entre los primeros viajes de los cuales se tiene la certeza de que pretendían llegar a Asia navegando hacia el noroeste, se encuentran los del navegante genovés Giovanni Caboto. Nacido alrededor de 1450, Caboto se había trasladado a Venecia convirtiéndose en ciudadano veneciano en 1476. Tras adquirir una gran experiencia náutica, navegando por las costas orientales del Mediterráneo, fijó su residencia en Londres en 1484, tal vez con el fin de encontrar apoyo para intentar un acercamiento a Asia por el occidente, como lo hiciera Colón.

Asentado en Bristol, recibió el 5 de marzo de 1496 una carta-patente del rey Enrique VII de Inglaterra, para hacer junto con sus tres hijos, Lewis, Sebastián y Sancius, el

> descubrimiento de nuevas y desconocidas tierras [1].

Aunque la primera exploración que intentó en el año 1496 no tuvo éxito, regresando a Bristol aquel mismo año sin hacer descubrimiento alguno, en el siguiente efectuó un segundo intento, acompañado de su hijo Sebastián, alcanzando un punto de la costa americana que se ha situado en el sur de la península del Labrador, Terranova o en la isla de Cape Breton. Creyendo haber tocado en la costa de Asia muy al norte de Japón, efectuó un tercer viaje, con la esperanza de llegar al mismo sitio y desde allí ir descendiendo por la costa. No se supo nada más de esta expedición, que, al parecer, desapareció en el mar [2].

[1] La carta-patente fue publicada como «The Letters patents of King Henry the seventh granted unto John Cabot and his three sonnes, Lewis, Sebastian, and Sancius, for the Discoverie of new and unknowne lands», en *Divers Voyages touching the Discoverie of America, and the islands adiacent unto the same, made first of all by our Englishmen, and aftherwards by the Frenchmen and Britons...* (Londres, Thomas Woodcocke, 1582).

[2] La bibliografía sobre los Cabotos es muy extensa, existiendo incluso una obra que hace un estudio de cuanto se ha publicado sobre ellos: *Cabot Bibliography with an*

Lo que sí es cierto es que a partir de esas fechas no se volvió a mencionar que Cipango estuviera en el otro extremo del océano Atlántico, y sí se empezó a hablar en cambio de «The New Land» o «The New Found Land», lo que en castellano se conoce como Terra Nova. Tal vez, como han señalado algunos autores, el cambio se debiera al resultado de esta expedición cuyo fin ignoramos [3].

Sebastián Caboto, tras ir con su padre en la primera expedición inglesa a Norteamérica, estuvo varios años al servicio de la Corona española, llegando a ser piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla. A su regreso a Inglaterra organizó una expedición en 1508-09, esta vez ya no con la pretensión de encontrar Asia por el oeste, sino un paso que atravesara el continente americano hacia Cathay. No se han conservado documentos contemporáneos sobre su viaje, pero por los relatos de historiadores del siglo XVI parece que Sebastián navegó en dirección norte a lo largo de la costa del Labrador, hasta encontrar un estrecho por el que penetró, llegando a la actual bahía de Hudson, que él identificó como el Pacífico [4].

En el intento de hallar un paso hacia las «islas de la especiería» por el noroeste también participaron navegantes portugueses, como los hermanos Corte-Real. Gaspar Corte-Real llegó en 1500 a una costa que no se ha podido determinar con certeza si era Groenlandia o Terranova. Un año más tarde alcanzó la costa del Labrador, pero el barco en

Introductory Essay on the Careers of the Cabots based upon an independent examination of the sources of information, publicada por George Parker Winship en Londres, Henry Stevens, Son & Stiles, 1900. Tal vez los estudios más completos sobre los viajes de Juan y Sebastián Caboto sean los de James A. Williamson, que en 1962 vio publicadas sus investigaciones y conclusiones sobre estos navegantes en *The Cabot Voyages and Bristol Discovery under Henry VII with the Cartography of the Voyages by R.A. Skelton*, en Cambridge, por la Hakluyt Society.

[3] Véase *Search for the Northwest Passage. An Annotated Bibliography*, por Alan Edwin Day, publicando por Garland Publishing, Inc., en 1986, p. 54.

[4] No se han conservado documentos pertenecientes al viaje de Sebastián Caboto; la única fuente de información son los escritos de geógrafos e historiadores del siglo XVI que tras la muerte de Sebastián en 1557 escribieron el relato de su viaje. Véase la obra citada anteriormente, *Divers Voyages...*, y las colecciones de viajes *The Principal Navigations, voyages and Discoveries of the English Nation made by Sea or over land, to the Most Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at any Times within the Compasse of these 1500 Yeeres: Divided into three severall parts...*, por Richard Hakluyt, Londres, Christopher Barker, 1589. Este importante compendio fue reeditado en edición facsímil por la Hakluyt Society y el Peabody Museum of Salem conjuntamente.

el que regresaba se perdió, mientras los otros dos que también participaban en la expedición lograron arribar a Portugal. En 1502, su hermano Miguel organizó otra expedición para intentar encontrarlo, pero también él desapareció [5].

Un viaje del cual se conserva abundante documentación es el de Giovanni da Verrazano, navegante florentino al servicio del rey Francisco I de Francia, que exploró la costa americana desde Florida hasta Terranova (Cape Breton, Nueva Escocia) en 1524, intentando encontrar un estrecho en las latitudes medias, sin hallarlo. Atendiendo a sus informes, se inició la búsqueda del paso en latitudes más altas [6].

Para impedir el descubrimiento del tan ansiado paso por parte de los ingleses, el rey de España, Carlos I, envió en 1524 al navegante portugués Esteban Gómez en la carabela *Nuestra Señora de la Anunciación*, para hacer un reconocimiento completo de la costa este y encontrar un paso hacia Cathay más adecuado que el del estrecho de Magallanes, y que debería de estar situado entre el estrecho de los Bacalaos y Florida [7].

Un mercader inglés llamado Robert Thorne, que había estado en Sevilla, en una carta dirigida al rey Enrique VIII de Inglaterra en 1527 proponía establecer la conexión marítima con las Indias a través del

[5] Una de las mejores obras generales sobre el descubrimiento de Norteamérica por los europeos es la de S. E. Morrison, *The European Discovery of America. The Northern Voyages ad 500-1600*, Nueva York, Oxford University Press, 1974. En ella, el tema de los hermanos Corte-Real está bien tratado. La monografía más completa sobre ellos es la de E. Brazao, *The Corte Real Family and the New World*, Lisboa, Agencia Geral Do Ultramar, 1965.

[6] Se conservan tres versiones de una carta de Verrazano al rey. En una de ellas, aparecida en 1909 en la colección Cellere de Roma y publicada en el *Bolletino della Societa Geografica Italiana*, ser. IV, X (46), 1909, pp. 1274-1323, aseguraba Verrazano que el propósito de su viaje había sido alcanzar Cathay y el extremo oriental de Asia, y que no esperaba encontrar el obstáculo del continente, y en el caso de que lo encontrara, esperaba dar con un paso que les permitiese seguir hacia el océano del Este. Lawrence C. Wroth, en the *Voyages of Giovanni Da Verrazano 1524-1528*, New Haven, Yale University Press, 1970, destaca que se conserva la narración hecha por el propio Verrazano.

[7] Pedro Mártir de Anglería, en el libro X, Sexta década, de *The Decades of the Newe Worlde of West India, Conteneyning the Navigations and Conquestes of the Spanyardes, with the particular description of the Moste Riche and Large landes and Ilandes lately founde in the west Ocean pertaynyng to the inheritaunce of the kinges of Spayne... written in the Latine...*, Londres, William Powell, 1555, dice que Gómez regresó diez meses después de su salida sin haber encontrado ni Cathay ni el estrecho que había prometido.

Polo. Y aunque el mercader no realizó ningún intento, su mensaje se difundió, renovando el interés de Inglaterra por la búsqueda del paso.

Por su parte, el navegante francés Jacques Cartier, descubridor del Canadá, fue comisionado en 1534 por el rey de Francia Francisco I para intentar hallar un paso hacia China. Con ese propósito exploró con dos navíos la costa sur del Labrador, la oeste de Terranova y el estuario de San Lorenzo, pudiéndose contar entre los primeros buscadores del paso del noroeste. Realizando un año después otra expedición para continuar el reconocimiento al oeste de Terranova, Cartier entró en San Lorenzo y navegó contra la corriente hasta encontrar el camino cortado por unos rápidos que sólo permitirían el paso de una canoa, cuando ya estaban cerca de Montreal.

La exploración desde el Pacífico: el estrecho de Anián

El descubrimiento del océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa, en 1513, impulsó aún más la búsqueda del esperado estrecho desde el extremo opuesto al que se venía intentando.

El viaje de Fernando Magallanes y Juan Sebastián Elcano, en 1520, fue el primero que logró alcanzar el Pacífico por mar desde el este, aunque su circunnavegación de la Tierra no habría de resolver el problema, por ser la derrota que ellos abrieron muy larga y peligrosa. En efecto, el estrecho de Magallanes es un paso de 500 kilómetros de longitud entre el extremo sur de Sudamérica y la isla de Tierra de Fuego, sumamente tortuoso, plagado de numerosas islas y canales, con un clima extremadamente frío y espesas nieblas, muchas corrientes y fuerte oleaje. Sin embargo, se mantuvo como importante ruta de navegación hacia el Pacífico hasta la apertura del canal de Panamá.

Ya en 1523, como vimos anteriormente, el emperador Carlos I dio órdenes a Hernán Cortés para buscar el estrecho que uniese el océano Atlántico con el entonces llamado mar del Sur. Cortés, por su parte, decidió enviar expediciones que examinaran la costa hacia el norte, tanto por el lado oriental como por el occidental de México.

Sin embargo, el primer viaje significativo en busca del paso del noroeste fue el de Juan Rodríguez Cabrillo y Bartolomé Ferrelo en 1542-43, entre cuyos objetivos estaba el descubrimiento de un gran río,

sin duda con la esperanza de que fuese la entrada al paso interoceánico. Esta expedición incorporó a la geografía el conocimiento de la Alta California.

El fraile agustino fray Andrés de Urdaneta propuso a Felipe II, en 1561, explorar la costa de California por encima de los 34° para encontrar la gran entrada de agua de la que había hablado Cabrillo y que él creía sería una comunicación con el Atlántico. Urdaneta arribó a Nueva España desde Manila, en su viaje de 1564-65, tocando tierra en California en 27° N; desde entonces California estaría unida a la ruta de los galeones de Manila.

En 1574 el piloto Juan Fernández Ladrillero aseguraba que la Armada, en la que fue como capitán a California, tenía por objetivo descubrir un estrecho

> que se tiene noticia desemboca donde los ingleses van a matar los bacalaos, y que un marinero inglés le había contado que había estado dentro de él [8].

Pero al mismo tiempo que se intentaba descubrir ese posible paso y se iba dibujando la realidad de la geografía de América, se fueron generando numerosas leyendas, revestidas de ficción, acerca de aquellas regiones, leyendas que se fueron plasmando en los mapas de la época [9].

La historia de un viaje portugués, desde Lisboa a China, a través de un paso situado al norte de América, se encuentra ya reflejada en un globo terráqueo de Gemma Frisius de 1535, que dibuja un estrecho que atraviesa el continente americano y que denomina «Fretum Trium Fratrum», tal vez haciendo referencia a los Cabotos o a la familia Corte Real.

[8] Los viajes españoles del siglo XVI están estudiados en profundidad en las obras *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century*, San Francisco, 1929, por Henry Raup Wagner, y en *From New Spain by Sea to the Californias, 1519-1668*, Glendale, 1963, por Maurice Holmes.

[9] Sin duda, el trabajo más completo sobre el estrecho de Anián y los mitos que lo han rodeado es el de Henry Raup Wagner titulado «Apocryphal Voyages to the Northwest Coast of America», en *Proceedings of the American Antiquarian Society*, abril de 1941, pp. 179-234.

Este mismo paso aparece en los primeros mapas de Battista Agnese, indicando esta vez que los franceses habían navegado a través de él hacia China.

Como resultado de numerosas leyendas, fue cobrando vida el mítico estrecho de Anián. Su creación debió apoyarse en parte en los escritos de Marco Polo y en otros relatos de la época. En 1558 Ramusius, en el segundo tomo de su obra *Navigationi et Viaggi*, incluyó algunos pasajes de Marco Polo que anteriormente no habían sido publicados. El cartógrafo veneciano Giacomo Gastaldi se apoyó en ellos para reforzar su teoría de que sólo un estrecho separaba Asia de América, y así lo publicó en Venecia en 1562 en *La Universale Descrittione del Mondo*, dándole el nombre de estrecho de Anián.

Posiblemente, su primera representación sobre un mapa con este nombre se debe al editor veneciano Bolognino Zaltieri, que lo introdujo en su mapa *Discoperto della Nova Franza* en 1566, aunque la idea de separar el continente asiático del americano por agua ya la había introducido el famoso cartógrafo Abraham Ortelius en su mapa del mundo de 1564. En su *Theatrum Orbis Terrarum* de 1570 aparecería ya denominado como «Stretto di Anian».

También Gerardus Mercator, en su mapa del mundo de 1569, dibujó un paso estrecho y alargado extendiéndose al norte de América, con su entrada oriental entre Groenlandia y lo que es llamado Estotilant, y la occidental desde un mar polar que Mercator sitúa al norte del paso que separa Asia de América, bastante similar al de Ortelius de 1564. Esta vía no lleva nombre alguno, pero la palabra Anián figura escrita en el lado occidental del continente americano justo al norte del paralelo 60° N. Posteriormente, esta supuesta comunicación fue conocida como estrecho de los Bacalaos y más tarde como estrecho de Anián.

Parece muy probable que esta última utilización del nombre de Anián, para definir el paso entre el Atlántico y el Pacífico, fuera hecha por primera vez por los escritores ingleses que en el último lustro del siglo XVI apoyaron con sus obras la frenética búsqueda del paso del noroeste.

El estrecho de Anián aparecería en los mapas hasta mediado el siglo XVIII, cuando los descubrimientos hechos sucesivamente por Vitus Bering, James Cook y Alejandro Malaspina, entre otros, harían que progresivamente se fuese abandonando la idea y se introdujese la del verdadero y actual estrecho de Bering.

La búsqueda inglesa desde el Atlántico

Los ingleses habían comprendido muy pronto la importancia de la idea de un paso que llegara a Asia por el noreste. Sebastián Caboto y algunos mercaderes londinenses habían fundado en 1555 una compañía comercial llamada Muscovy Company, o Russia Company, para potenciar el comercio entre Rusia e Inglaterra a raíz de las expediciones de sir Hugh Willoughby y su piloto Richard Chancellor, quienes habían intentado ya en 1553 encontrar un paso por el noreste hacia China y las Indias Orientales. Aunque el navío de Willoughby se perdió, el de Chancellor consiguió llegar a Archangel, a orillas del mar Blanco, y desde allí a Moscú, estableciendo importantes conexiones comerciales con Rusia.

El fin principal de la Muscovy Company era explotar, pues, estos contactos económicos, fomentando al mismo tiempo la búsqueda del paso del noreste. El viajero inglés Anthony Jenkinson, en 1557, siguiendo la ruta abierta por los anteriores, viajó desde el mar Blanco hasta Moscú, y desde allí pasó al mar Caspio y a Bukhara, ciudad situada en la actual república soviética de Uzbek, al norte de Afganistán, llegando a alcanzar las viejas rutas comerciales por un nuevo camino.

Navegando para dicha compañía, el marino inglés Henry Hudson en 1607 y 1608 intentaría también hallar un paso de Europa a Asia por el océano Ártico, hacia el noreste. En el primer viaje alcanzó el casquete polar y lo siguió hacia el este hasta el archipiélago de Svalbard, en Noruega, y desde allí amplió las exploraciones hechas en aquella misma zona por el navegante holandés Willem Barents entre 1594 y 1597; en el segundo viaje encontró el camino bloqueado por hielo y hubo de retornar sin resultados. En su tercer viaje, esta vez trabajando para la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, Hudson pasaría de buscar el paso hacia el noreste a hacerlo por el noroeste.

Los siguientes esfuerzos de búsqueda ingleses se centraron más en la idea de un paso por el noroeste. Roger Barlow, en su obra titulada *Briefe Summe of Geographie*, publicada en 1540-41, llegó a asegurar que «la ruta más corta, la del norte, ha sido reservada por la divina providencia para Inglaterra». A fines del siglo XVI circulaban en los medios marinos numerosas relaciones de viajes a través del paso del noroeste.

El sumario más completo de las expediciones de la época se encuentra en el *Discourse for the Discoverie of a New Passage to Cathaia*, de

sir Humphrey Gilbert, publicado en 1576, en el que se incluía un mapa donde aparecía un estrecho que atravesaba el continente desde el río San Lorenzo hasta el golfo de California, en un intento por demostrar la existencia del mítico paso por el noroeste hacia Cathay.

El propio Gilbert, tras desempeñar el cargo de capitán en Irlanda, fundó una compañía comercial; valorando el gran interés que tendría encontrar realmente un paso que por el noroeste llevara a oriente, y los beneficios que ello reportaría al tráfico marítimo inglés, solicitó a la reina, en 1569, privilegio para descubrirlo, pero su petición no fue atendida, siendo enviado de nuevo a Irlanda. Sin duda, colaboró a afianzar la creencia de Gilbert en el paso del noroeste la leyenda que le contó un vasco llamado Salvatierra sobre un supuesto viaje del fraile Andrés de Urdaneta desde el mar del Sur a Alemania por este estrecho. Entre 1573 y 1578, Gilbert escribió la obra *Un Nuevo Paso a Cathaia*, pero, sin embargo, la licencia que había solicitado para descubrirlo fue concedida, en 1575, a sir Martin Frobisher, que sería enviado un año después, y fue con él con quien realmente empezó la búsqueda «oficial» del estrecho por los ingleses.

Martin Frobisher había nacido alrededor de 1535 en Yorkshire, y se convertiría en uno de los primeros exploradores de la costa oriental de Canadá. Para su búsqueda del Pacífico por una ruta noroccidental, utilizó dos embarcaciones de 25 toneladas y una pinaza de 10. Tras tocar tierra en el Labrador y en la bahía de Baffin, regresó a Harwich en octubre de 1576, trayendo un esquimal, muchas piritas negras e información sobre posibles minas de oro. En 1577 realizó un segundo viaje en el cual alcanzó el oeste de Groenlandia, y aún un tercer viaje en 1578. El nombre de la bahía de Frobisher, por él descubierta y que consideró era un estrecho, recuerda los tres viajes que efectuó para la compañía de Gilbert de Cathay. En un mapa de Jorge Best, de 1578, «Frobusher's Straights» cruza a través de Canadá hacia un mar del Oeste.

Pero el siguiente descubrimiento del paso del noroeste fue encargado al lugarteniente de Frobisher, Edward Fenton, en 1582-83.

William Bourne, inglés, en su obra *A Regiment of the Sea*, impresa en Londres en 1580, propuso, entre cinco posibles rutas para llegar a China, la que el capitán Frobisher había descubierto al encontrar el estrecho del noroeste, que distaba de Quinsay no más de 400 ó 500 leguas.

El navegante John Davis, nacido hacia 1550 en el condado de Devonshire, efectuó tres viajes entre 1585 y 1587 para intentar hallar el paso del noroeste a través del Ártico canadiense hacia el Pacífico. Cuando se le encargó el primer viaje se le describía como bien formado en el arte de la navegación. No llegó en sus exploraciones demasiado lejos, pero sí descubrió en el tercer viaje el estrecho que lleva su nombre, entre la bahía de Baffin y Groenlandia, llegando hasta los 73° N, estrecho que lleva realmente a la entrada del único paso del noroeste que llegaría a ser navegado. A su regreso afirmó que el paso probablemente existía.

Davis realizó algunas otras expediciones; en 1588 combatió contra la Gran Armada; en 1591 acompañó a Thomas Cavendish en su último viaje, intentó encontrar un paso mejor a través del estrecho de Magallanes y descubrió las islas Malvinas. Navegó con sir Walter Raleigh a Cádiz y las Azores (1596-97), y en 1598 y 1601 viajó a las Indias Orientales, muriendo en un tercer viaje cerca de Singapur en 1605. A él se debe la invención de un cuadrante que lleva su nombre y que sería muy empleado en el siglo XVIII, así como una obra sobre el paso del noroeste titulada *World's Hydrographical Description*, publicada en 1595, en la que intentó demostrar que el mar era navegable en todas partes y que también lo era en el paso del noroeste. Los globos terráqueos realizados por Emery Molyneux en 1592 incluyen considerable información proporcionada por Davis.

El estrecho y la bahía de Hudson recuerdan el viaje del navegante inglés Henry Hudson, realizado en 1610-1611. Después de haber intentado en vano encontrar un paso del noreste en el archipiélago de Svalbard, al norte de Noruega, realizó un primer viaje a Norteámerica, patrocinado por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, para tratar de hallar el tan ansiado paso del noreste, pero unas tormentas le obligaron a variar el rumbo e intentar la búsqueda alrededor de los 40° N. Tras cruzar el Atlántico, y antes de alcanzar Canadá, navegó por el río Hudson en Nueva York, que había sido recorrido por Verrazano en 1524 a lo largo de 240 kilómetros, hasta la actual Albany, en 1609, concluyendo que el río no llevaba hacia el Pacífico. Un año más tarde, navegando de nuevo al servicio de Inglaterra, penetró por el actual estrecho de Hudson hasta la bahía del mismo nombre, buscando nuevamente en vano el paso hacia el Pacífico. Desgraciadamente, murió en aquel viaje.

La isla y bahía de Baffin recuerdan a William Baffin, que entre 1612 y 1615 participó en la expedición de James Hall en busca del paso del noroeste. Embarcado en el *Discovery*, junto con Robert Bylot, examinó el estrecho de Hudson, y un año más tarde, en 1616, en una segunda expedición (navegó hasta los 78° N), penetró en la bahía hasta descubrir y bautizar los estrechos hoy todavía conocidos como Lancaster, Smith y Jones Sounds. Desafortunadamente Baffin creyó que había llegado a un final sin salida, y desistió. De haber continuado la navegación, habría logrado al fin su objetivo, ya que aquélla era la verdadera entrada de tan ansiada ruta.

Pero la búsqueda en la bahía de Hudson fue realizada igualmente por Thomas Button, que descubrió el lado occidental de dicha bahía en 1612, y por Luke Foxe, que exploró su costa meridional en 1631.

Además de los citados, se realizaron también los viajes de George Waymouth (1602), William Gibbons (1614) y Thomas James (1631).

A pesar de todos estos esfuerzos, habrían de pasar cientos de años para que se llegase a descubrir la tan ansiada comunicación por el Ártico, que debería mucho a las informaciones traídas por todos estos navegantes y a otros expedicionarios que realizaron sus trabajos por tierra.

Los viajes de Ferrer Maldonado, Juan de Fuca y Bartolomé de Fonte

Esta intensa búsqueda de un paso desde el Atlántico hacia el Pacífico, realizada por navegantes ingleses, agudizó el interés de los españoles por descubrir dicho paso desde el Pacífico, para frenar la entrada de aquéllos y contrarrestar la amenaza que ello suponía para el predominio español en la zona.

Entre los españoles, la búsqueda de una comunicación entre el océano Atlántico y el Pacífico por el norte había sido ya uno de los principales móviles, como se ha visto anteriormente, de las expediciones de descubrimiento que se realizaron desde Nueva España por el Pacífico en el siglo XVI.

Entre los relatos de viajes españoles que circulaban en aquella época y que aseguraban haber hallado el paso del noroeste están los de Ferrer Maldonado, Juan de Fuca y el almirante Bartolomé de Fonte.

No fueron éstas las únicas narraciones que circulaban sobre navegantes que se suponía habían atravesado el paso del noroeste en los siglos XVI y XVII, pero sí fueron, sin duda, las que más difusión tuvieron, aunque ninguna de ellas recibiera la aprobación general cuando fueron publicadas. Los viajes ficticios de Fuca, Fonte y Maldonado no llegarían a alcanzar verdadera popularidad hasta que en 1728 Vitus Bering descubrió el estrecho que lleva su nombre.

A menudo se encuentran en los documentos de las expediciones del siglo XVIII referencias al estrecho de Fonte y al de Juan de Fuca, que, aunque fueran tan sólo leyendas, en esta época alcanzaron gran trascendencia, gracias a los escritos y mapas de algunos geógrafos franceses, sobre todo de los hermanos Guillaume y Joseph-Nicolas Delisle, hijos del también cartógrafo Claude Delisle, y el del yerno del primero de ellos, Philippe Buache [10].

En efecto, el río de Martín de Aguilar fue introducido en la cartografía de la costa noroeste por Guillaume Delisle, quien evidentemente lo hizo derivar del relato de Sebastián Vizcaíno que Torquemada había publicado en su *Monarchia Indiana* en 1608. Desde el principio de las exploraciones españolas en el Pacífico, éstas emplearon mucho tiempo buscando ese río, que se situaba en 43° N, pero sin duda aquélla era una latitud demasiado alta y en aquel entorno nunca se llegaría a encontrar el río que Vizcaíno había creído ver como anuncio de un posible paso.

[10] Guillaume Delisle fue el cartógrafo francés más importante de su época, llegando a ser nombrado «premier géographe du Roi» en 1718. Formado en astronomía con Giovanni Domenico Cassini, publicó numerosos mapas y escritos sobre geografía. En los mapas de Delisle, el mar del oeste aparece con dos entradas: el estrecho de Juan de Fuca y el río de Martín de Aguilar. Su hermano, Joseph-Nicolas, fue un gran astrónomo que, tras pasar 22 años en San Petersburgo, organizando un observatorio astronómico y formando a la primera generación de astrónomos rusos, regresó a París como astrónomo y geógrafo del departamenteo naval, y montó un observatorio en Cluny.

Philippe Buache, geógrafo y cartógrafo, que trabajó mucho con su suegro Guillaume Delisle, también llegó a ser Geógrafo Real en 1729. Hizo una nueva interpretación de la geografía de Norteamérica y el Pacífico.

El viaje de Ferrer Maldonado

El viaje de Lorenzo Ferrer Maldonado en busca del paso del noroeste aparece citado en el tomo IV de la *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos de las Naciones Europeas*, de Eduardo Malo de Luque, duque de Almodóvar, publicado en Madrid en 1788. El autor da noticia de la inédita relación de este viaje desde las costas de España al estrecho de Anián, donde Ferrer Maldonado iba acompañado por un piloto portugués natural del Algarve llamado Juan Martínez, alcanzando los 75° y dando una distancia de 1.750 leguas entre España y el estrecho.

Malo de Luque expresó sus dudas sobre la veracidad de que el estrecho adonde llega Maldonado corresponda al de Bering, pero sin embargo aseguró que el extracto de la relación obraba en su poder, por lo que el viaje debió tener lugar. Malo de Luque nunca dijo dónde se encontraba la relación que había visto.

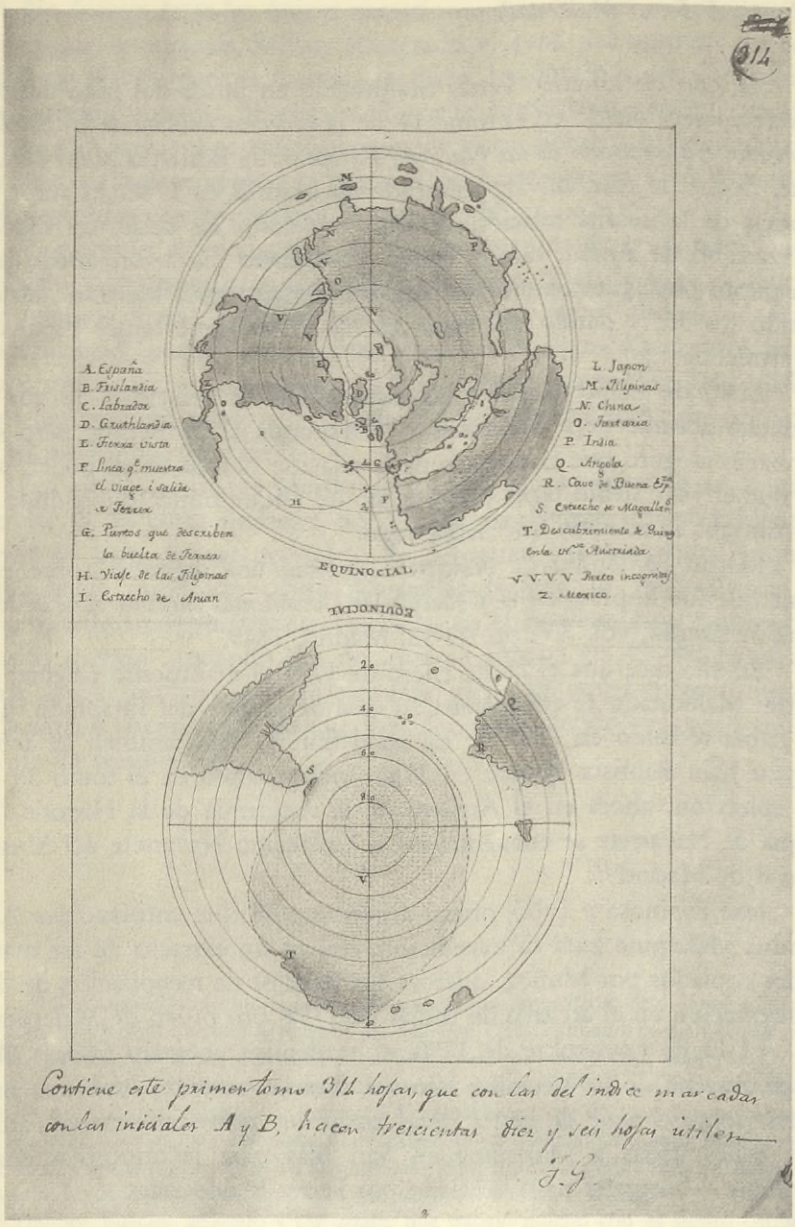
Martín Fernández de Navarrete escribió una memoria sobre este viaje que fue impresa en la *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, vol. XV, pp. 71-93, Madrid, 1849.

En ella dice que el 28 de enero de 1791 el manuscrito original de Ferrer Maldonado se encontraba en casa del duque del Infantado, que lo había recibido en 1775 de un abad francés. Allí también lo debió copiar Juan Bautista Muñoz en 1781, incluyéndolo en el tomo 38 de su colección, ahora en el Archivo de la Academia de la Historia. La copia de Navarrete se encuentra en la Colección Navarrete del Museo Naval de Madrid [11].

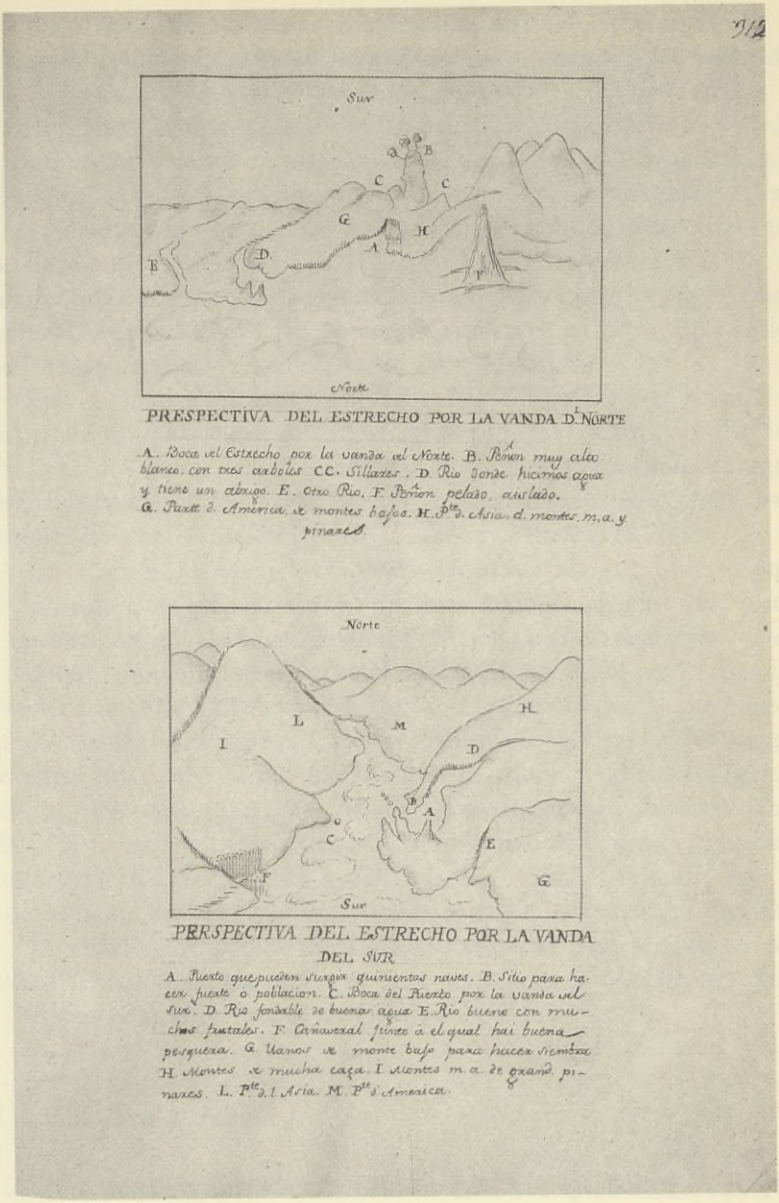
José Espinosa y Tello, oficial astrónomo de élite enrolado por Alejandro Malaspina para su expedición, realizó un extracto de los materiales copiados por Muñoz, durante sus trabajos de recopilación de documentación en el archivo de Indias en 1789, por orden de Malaspina.

El 13 de noviembre de 1790, el académico geógrafo francés Philippe Buache de la Neuville, hijo del Buache anterior, leyó una memoria sobre el viaje de Ferrer Maldonado que provocaría nuevas órdenes reales dadas a Malaspina en San Blas para reconocer la costa noroeste y buscar el paso señalado por Ferrer Maldonado.

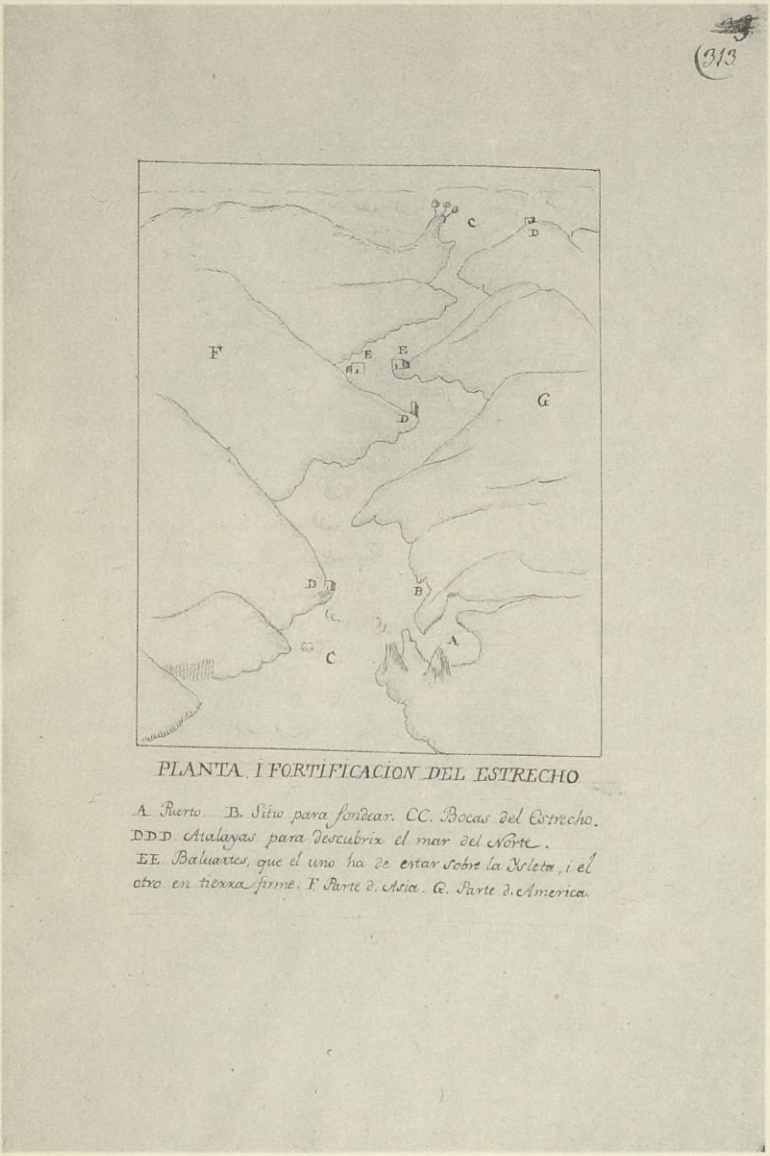
[11] Colección Navarrete del Museo Naval de Madrid, vol. 2, doc. 10.



Planisferio realizado por Lorenzo Ferrer Maldonado en 1588. Copiado en 1781 por Juan Bautista Muñoz. (Museo Naval de Madrid, manuscrito 331.)



Vista del estrecho de Anián por las bandas norte y sur, por Lorenzo Ferrer Maldonado, en 1588. Copiado en 1781 por Juan Bautista Muñoz. (Museo Naval de Madrid, manuscrito 331.)



Vista del estrecho de Anián y sus fortificaciones, por Lorenzo Ferrer Maldonado, en 1588. Copiado en 1781 por Juan Bautista Muñoz. (Museo Naval de Madrid, manuscrito 331.)

En 1609 Lorenzo Ferrer Maldonado, natural de Guadix, en un memorial titulado *Relación del Descubrimiento del estrecho de Anián*, dirigido a Felipe III, aseguraba que en 1588 había navegado a través del estrecho del Labrador hasta la latitud de 75° N, y que después se había dirigido hacia el oeste al estrecho de Anián en 60° N, de donde pasó al océano Pacífico. El derrotero seguido por Ferrer, antes de adentrarse en el estrecho, no queda claro en su *Relación*, sólo se sabe que llegó a «los Bacalaos», y de allí a las «islas de Frislandia y Gelandillas». Sin embargo, describe con todo detalle el paso por el estrecho que empieza en 60° N por el del Labrador hasta alcanzar los 75°, siendo su longitud de 290 leguas y su anchura de 20 a 40 leguas.

En 1811 apareció una relación en la Biblioteca Ambrosiana de Milán que fue publicada inmediatamente por su descubridor, el bibliotecario Carlos Amoretti. Amoretti tradujo la copia de Milán al francés: *Voyage de la Mer Atlantique à l'Océan Pacifique dans la mer glaciale par le capitaine Lorenzo Ferrer Maldonado* (Plaisance, Majno, 1812).

La relación de Ferrer Maldonado fue traducida asimismo al inglés por John Barrow, gran defensor de la existencia de un paso del noroeste, en Londres en 1818: *A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions*, donde apareció con el título de «A Relation of the Discovery of the Strait of Anian, made by me, Capt. Lorenzo Ferrer Maldonado, in the year 1588; in which is given the Course of the Voyage, the Situation of the Strait, the Manner in which it ought to be fortified, and also the advantages of this Navigation, and the Loss which will arise from not prosecuting it». Barrow pensaba que, a pesar de la falta de claridad de la relación del viaje de Ferrer Maldonado, éste, sin duda, sí había dirigido una expedición en busca del estrecho de Anián.

La relación no parece verosímil. Su mapa se basa mucho en el de Zaltieri y ni siquiera parece tener en cuenta que en las regiones árticas el clima es muy diferente al de España.

El viaje de Juan de Fuca

En el tercer tomo de la extensa obra del inglés Samuel Purchas, compilador de escritos sobre viajes y descubrimientos, titulada *Purchas his Pilgrimis, Contayning a History of the World in Sea Voyages and Land Travells by Englishmen and Others*, publicada en 4 volúmenes en 1625,

en la página 849, figura un texto titulado «A note made by me Michael Lok the elder touching the Strait of Sea, commonly called "Fretum Anian" in the South Sea through the Northwest Passage of Meta Incognita», donde se narra el descubrimiento hecho en 1592 por un piloto griego nacido en Cefalonia al servicio de España apodado Juan de Fuca, y cuyo nombre real era Apostolos Valerianos, de un paso al noroeste que sin embargo no obtuvo ningún reconocimiento por parte de España.

Fuca había estado en las Indias Occidentales durante cuarenta años, y, sirviendo como marinero y piloto al servicio de España, había viajado a muy diversos lugares.

En cierta ocasión, cuando regresaba a Nueva España en el galeón de Manila, había sido atacado por el pirata inglés Thomas Cavendish, quien le abandonó en el cabo California. También había desempeñado el cargo de piloto en una expedición, compuesta de tres navíos y 100 hombres, para descubrir y fortificar el estrecho de Anián porque se temía que los ingleses llegasen a pasar por él al mar del Sur. La expedición fracasó debido a un motín de la tripulación, y regresó a California.

Poco después, en 1592, el virrey de México le dio el mando de una pequeña carabela, que iría acompañada de una pinaza, para llevar a cabo el mismo cometido de la expedición anterior. Según su relato, había navegado a lo largo de la costa de Nueva España y California hasta los 47° N, donde la tierra doblaba hacia el norte y el noreste, formando una amplia entrada de 30 ó 40 leguas, por la que penetró y navegó 20 días hasta alcanzar el mar del Norte, regresando seguidamente a Acapulco tras conseguir su objetivo.

Su hallazgo no fue recompensado como le prometió el virrey, y tras dos años de espera decidió ir a España, aconsejado por el propio virrey, para intentar ser gratificado por Felipe II. Tampoco obtuvo la esperada recompensa, por lo que Fuca se dirigió a Italia, conociendo entonces al viajero inglés Michael Lok, al que narró su historia.

Explicó la falta de interés de los españoles por su descubrimiento, achacándola a la creencia que éstos tenían de que los ingleses habían detenido sus exploraciones, ofreciéndose a servir a la reina de Inglaterra para descubrir el paso del noroeste hacia el mar del Sur. Lok difundió la historia de Fuca en Inglaterra en 1596, escribiendo a sir Walter Raleigh y al famoso cosmógrafo Richard Hakluyt que enviasen el di-

nero necesario para llevarse con él a Fuca a Inglaterra. Pero Lok no reunió el dinero suficiente y no pudo hacerlo. Regresó a su país en 1602 y poco después supo que Fuca había muerto. Sin embargo, se convirtió en un famoso promotor de expediciones al noroeste.

Probablemente todo lo que Juan de Fuca sabía, en opinión del gran historiador de la cartografía de la costa noroeste Henry Raup Wagner, era algo sobre un viaje subiendo hacia el norte del golfo de California; seguramente la imaginación de Michael Lok debió de hacer el resto.

Nada fue publicado sobre este viaje desde la fecha en que Lok hace su relato hasta la aparición de la versión de Purchas, cuya colección fue leída en su tiempo con entusiasmo. En 1635 el texto volvió a ser publicado en *Northwest Fox* [12].

En 1741 un terrateniente del Ulster, Arthur Dobbs, persuadido de la veracidad de esta historia, convenció al Almirantazgo para que organizase otra expedición, que no tuvo éxito, pero el Parlamento ofreció una recompensa a quien descubriese el paso, a pesar de lo cual hasta 1750 no se volvió a hablar del viaje de Fuca.

El descubrimiento del que hoy se conoce como estrecho de Juan de Fuca se debió a William Barkley en el *Imperial Eagle* en 1787.

Los navegantes españoles habían pasado varias veces junto a él sin descubrirlo, tal vez debido a la espesa niebla. El teniente de navío Esteban José Martínez, que llegaría a ser uno de los personajes más importantes en la historia española en la costa noroeste, cuando regresaba en la fragata *Santiago* del primer viaje de exploración español de aquellas costas, dijo haber visto una entrada en 48° 30' N. Sin duda, debían de llevar en la expedición algún mapa francés donde figuraba el estrecho de Juan de Fuca señalado aproximadamente por aquella latitud. Lo cierto es que sólo a la llegada de Martínez a Nutka, en 1789, para su fortificación, fue cuando se ordenó al piloto José María Narváez el reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca, y ésta fue la primera exploración hecha en la zona por los españoles.

[12] El texto fue publicado también por Warren L. Cook en *Flood Tide of Empire* en 1973, y en la obra citada anteriormente de Wagner, *Apocryphal Voyages to the Nortwest Coast of America.*

El viaje del almirante Bartolomé de Fonte

Otro claro intento español por descubrir este paso del noroeste habría sido el realizado en 1640 por el almirante español de origen portugués Bartolomé de Fonte, cuya expedición sería difundida sobre todo por el primer geógrafo del rey de Francia, Guillaume Delisle, al publicar una carta suya en un epígrafe de sus *Memorias* que lleva el título de «Nouvelles Cartes des Découvertes de l'Amiral de Fonte». Según ésta, Fonte recibió la orden de preparar cuatro buques de guerra, yendo él mismo en el llamado *Espíritu Santo*, Diego de Penelosa en el *Santa Lucía*, Pedro Bernardo en el *Rosario*, y Felipe de Ronquillo en el *Rey Felipe*, saliendo de El Callao.

También fue descrito el viaje de Fonte por el astrónomo y cartógrafo francés Joseph-Nicolas Delisle, hermano del anterior, y por el geógrafo francés Philippe Buache en un mapa manuscrito presentado el 9 de agosto de 1752 en la Academia de Ciencias de París, donde figura un golfo al oeste de Canadá, llamado «Mer de l'Ouest». El mapa levantado por Buache se llamaba *Carte des Nouvelles Découvertes entre la partie orientale de l'Asie et l'Occidentale de l'Amérique*. Este mapa fue impreso por Delisle con su explicación en junio de 1752 como *Carte des Nouvelles Découvertes au Nord de la Mer su Sud.*

En 1753 Philippe Buache, dentro de su obra *Considérations Géographiques*, incluyó el «Examen de la Carte Anglaise des Découvertes de l'Amiral de Fonte, publiée par l'Ecrivain du vaisseau la *Californie*, avec plusieurs remarques sur les différentes idées que l'on a eus touchant le Détroit d'Anian». Parece que se tuvo conocimiento de este viaje a través de una relación, ignorada hasta aquella fecha, publicada por el editor inglés James Petiver en 1708, en los meses de abril y junio, en la revista londinense *The Monthly Miscellany* o *Memoirs of the Curious*, con el título de «A Letter from Admiral Bartholomew de Fonte, then Admiral of New Spain and Peru and now Prince of Chili; giving an Account of the most material Transactions in a Journal from the Callao of Lima on the Discovery of a Communication between the South Sea and the Atlantic Ocean and to intercept some navigators from Boston in New England whom he met with, then in search of a Northwest Passage proving the Authenticity of the Admiral's Letter». La obra iba acompañada de tres mapas, entre ellos un mapa general de los descubrimientos del almirante de Fonte.

El texto fue reeditado en *An Account of the Countries adjoining to Hudson's Bay* en 1744, y por Thomas Jeffereys en *The Great Probability of a Northwest passage deduced from Observations on the letter of admiral de Fonte who sailed from the Callao of Lima on the Discovery of a Communication between the South Sea and the Atlantic Ocean and to intercept some navigators from Boston in New England whom he met with, then in search of a Northwest passage proving the authenticity of the admiral's letter.*

Aunque la publicación por Petiver tenía lugar 68 años después del viaje y la descripción del mismo era caótica, fue aceptada como cierta por varias personas notables, entre quienes se puede citar a Benjamín Franklin. En dicha publicación se describía que Bartolomé de Fonte, habiendo llegado a cabo Blanco, siguió hacia el N-NO hasta el río de los Reyes y el archipiélago de San Lázaro, llegando finalmente a la conclusión de que no había comunicación entre el estrecho de Davis y el mar del Sur.

Mapa de los descubrimientos del almirante Fonte, mostrando el paso del noroeste, en la obra de Thomas Jefferys *The Great Probability of a Northwest Passage...*

La veracidad de este viaje ha sido siempre puesta en duda y se han esgrimido muchos argumentos en su contra, entre ellos el hecho de que la narración publicada por los ingleses fuera escrita en portugués y no en castellano; también el que no aparezca nunca citada en relaciones hechas en la época por jesuitas, o el que Fonte aparezca citado como almirante o vicealmirante de Perú y México.

Antonio de Ulloa intentó averiguar lo que había de cierto en esta historia, escribiendo una carta en 1753 en la que hablaba de este viaje.

En 1792, el 10 de enero, Ulloa, respondiendo a Martín Fernández de Navarrete, dio una versión distinta de la que había dado en 1753. Esta última fue impresa en 1848 en un trabajo póstumo de Martín Fernández de Navarrete titulado *Examen Histórico-Crítico de los Viajes y Descubrimientos Apócrifos del Capitán Lorenzo Ferrer Maldonado, de Juan de Fuca y del Almirante Bartolomé de Fonte.* Tal vez lo que Ulloa vio fue el memorial que Pedro Porter y Casanate hizo en 1636, diciendo que iba al estrecho de Anián, aunque luego se quedaría en el golfo de California buscando perlas.

Se ha llegado incluso a pensar que, mientras la historia de Juan de Fuca pretendía abrir un paso hacia el oeste a los españoles, la historia del almirante Fonte se había creado para cerrar ese mismo paso.

El descubrimiento del paso del noroeste

Los prodigiosos avances hechos por Galileo y Newton en astronomía, óptica y mecánica, y la creciente capacidad de los instrumentistas en aplicar los conocimientos científicos, pondrían en manos de los navegantes y exploradores instrumentos de precisión y sentarían las bases de una nueva era para los descubrimientos geográficos.

Pero los que creían en la existencia del paso del noroeste no imaginaban que el paso estaba tan al norte y bloqueado, en su mayor parte, por una espesa capa de hielo.

El conocimiento exacto de los mares árticos sólo ha sido posible en tiempos recientes gracias a la aviación y a los rompehielos. Así, todos los viajes de los siglos XVI y XVII en busca de un paso, aunque fallidos, añadieron muchos nuevos descubrimientos geográficos, nuevas tierras y rutas comerciales que sus sucesores explotarían.

A lo largo del siglo XIX se hicieron persistentes esfuerzos por cruzar el océano polar, sobre todo con sir William Parry entre 1819 y 1825, y con sir John Franklin entre 1819 y 1845. Esta segunda expedición, compuesta por dos buques, desapareció llevando 129 expedicionarios. Saliendo en su búsqueda, Robert McClure entró en el paso desde el oeste, quedó bloqueado durante dos inviernos por los hielos y consiguó pasar en trineo por tierra, reuniéndose con otra expedición que venía en barco desde el este en su búsqueda.

El paso del noroeste no se atravesó hasta 1906, cuando lo hizo el explorador noruego Roald Amundsen, cuyo viaje había empezado en 1903. Pasó por el estrecho de Davis y por Lancaster Sound, que habían sido descubiertos por Bylot y Baffin en 1615 [13].

[13] Hasta 1944 no se lograría hacer la travesía en una sola estación, y la hazaña se debió a Henry A. Larsen, miembro de la Policía Montada del Canadá.

IV

LA COLONIZACIÓN DE ALTA CALIFORNIA

La expansión rusa en América

Además de los objetivos científicos que el movimiento ilustrado confirió a las expediciones que fueron a la costa noroeste de América en el siglo XVIII, y de contar entre sus objetivos con la búsqueda del paso entre el Pacífico y el Atlántico, éstas persiguieron, sobre todo, la importante intención política de afianzar, defender y extender las posesiones de la Corona española al norte de los ya colonizados territorios de Nueva España.

Después del Tratado de París, España sintió, sin duda, la necesidad de definir sus derechos sobre los territorios americanos del Pacífico ante el peligro que suponía el que se los arrebatasen otras potencias interesadas [1]. Los españoles estaban plenamente convencidos de que la costa pacífica de América estaba situada en la mitad del mundo que les correspondía en virtud del Tratado de Tordesillas, y que la expansión territorial que iniciaron en el siglo XVIII no iría encaminada a mantener el prestigio internacional de España frente al aumento del poder de otras potencias, sino, simplemente, a afianzar la posesión de unos territorios que consideraba propios.

Es cierto que en aquel momento el poderío marítimo de Inglaterra era enorme y la rivalidad con dicha potencia en Europa muy ma-

[1] La Paz de París puso fin, en 1763, a la guerra de España y Francia contra Inglaterra y Portugal. En virtud de ella, España recuperó de Inglaterra los territorios que ésta había conquistado en la isla de Cuba y el archipiélago filipino, pero a cambio debió cederle La Florida y los territorios al este y sudeste del Mississippi.

nifiesta, pero, como se ha visto en el capítulo I cuando se analizaban las múltiples causas que pusieron en pie estas expediciones, sería la presencia de los rusos en las costas americanas del Pacífico el factor determinante de la puesta en marcha de este proceso.

Los preparativos iniciales para explorar la costa pacífica por parte de los españoles irían, pues, dirigidos a frenar las actividades de los rusos, reivindicando los derechos que España creía tener a causa las exploraciones realizadas en aquellos mares en los siglos XVI y XVII. En efecto, después de las grandes conquistas de Pedro el Grande en el norte de Asia, los rusos siguieron extendiéndose en el interior de Asia, llegando a alcanzar así el océano Pacífico. En 1724, el navegante danés Vitus Bering [2] fue nombrado por el zar de Rusia jefe de una expedición para determinar si Asia y Norteamérica estaban unidas por tierra. Bering zarpó de la península de Kamchatka (Siberia) en julio de 1728, y al mes siguiente llegó al océano Ártico tras atravesar el estrecho que lleva su nombre. Aunque debido a la falta de visibilidad no llegó a divisar la costa de Norteamérica, pudo concluir que los dos continentes no estaban unidos.

Para confirmar su teoría, Bering organizó una nueva expedición que salió de Petropavlovsk en 1741, y que abriría el camino de los rusos hacia el continente norteamericano. Iba embarcado en el *San Pedro*, y su compañero, el explorador ruso Aleksei Chirikov (1703-1748), en el *San Pablo*, siendo separados ambos buques por una tormenta.

Bering llegó hasta el golfo de Alaska el 20 de agosto, donde vio el monte de San Elías, y sólo reconoció la costa suroeste de esta península. En el camino de regreso, examinó parte de las islas Aleutianas, pero habiendo enfermado de escorbuto la tripulación, el *San Pedro* naufragó frente a Siberia.

Mientras tanto, Chirikov visitó varias islas de las Aleutianas, pasando por los 47° N, y divisó tierra en Alaska, en julio de aquel mismo año, a 55° 21' N. En el retorno, descubrió Adak, una de las Aleutianas, que se halla en la misma latitud que Vancouver.

Las actividades de los rusos en el Pacífico fueron difundidas gracias a la presencia, en la expedición de 1741, del astrónomo francés

[2] Vitus Bering (1681-1741) había nacido en Dinamarca, pero tras un viaje a las Indias entró a formar parte de la Armada rusa como lugarteniente.

Louis Delisle, hermano del también astrónomo Joseph Delisle. En efecto, a la muerte del primero, sus papeles fueron a parar a su hermano, quien de vuelta a París fue dando a conocer la importancia de los citados descubrimientos. El científico Joseph Delisle, hombre de prestigio internacional, sería además importante en la historia del paso del noroeste, ya que en 1750 defendería la autenticidad del relato de Bartolomé de Fonte, y publicaría varios mapas, junto con Buache, combinando los datos auténticos aportados por los rusos con su interpretación personal del estrecho de Fonte, propiciando el resurgimiento de los mitos y el interés por el paso del noroeste.

Las actividades de los rusos empezaron a inquietar realmente a los gobernantes españoles desde 1761, fecha en que se recibieron por primera vez noticias directas en Madrid a través del embajador español en San Petersburgo, marqués de Almodóvar, sobre la expedición de Bering y Chirikov y las restantes actividades rusas en el Pacífico Norte, aunque todavía no se consideraran amenazadoras para los intereses de España.

Las informaciones posteriores, aportadas a fines de 1767 por el sucesor de Almodóvar, el vizconde de la Herrería, fueron más preocupantes: los rusos habían hecho nuevos descubrimientos en las Aleutianas, y estaban planeando crear establecimientos en Norteamérica.

La llegada a Madrid, a principios de 1768, de un nuevo informe de Herrería, dando cuenta del progresivo interés de los rusos por extender sus dominios en el Nuevo Mundo, y de que incluso habían organizado con el mayor secreto nuevas expediciones, actuó de detonante y llevó a los gobernantes españoles a tomar una determinación frente a lo que consideraban prácticamente una invasión de su territorio. En enero de 1768, el marqués de Grimaldi [3] comunicaba al virrey de Nueva España, marqués de Croix, que los rusos habían desembarcado en un punto indeterminado de tierra firme.

[3] Jerónimo Grimaldi, marqués de Grimaldi, ocupaba el Ministerio de Estado desde 1763, habiendo sido llamado por Carlos III cuando estaba desempeñando el puesto de embajador en la Corte de Francia.

El plan del virrey Croix y José de Gálvez

Sin embargo, en 1767 habían llegado noticias al citado virrey, Carlos Francisco de Croix [4], de la expansión territorial de los rusos y, de acuerdo con el visitador general José de Gálvez, formuló un proyecto para contrarrestar dichos avances, extender el dominio español hacia el norte y proteger la costa de Nueva Galicia, región noroccidental de Nueva España. Este plan conduciría a la ocupación sistemática de Alta California.

Sus detalles fueron explicados en una junta celebrada en enero de 1768, que confiaba a Gálvez la ejecución del mismo y que contemplaba la reorganización total de las fronteras por medio de una Comandancia General de las Provincias Internas [5]. La nueva comandancia abarcaría Nueva Vizcaya, Sinaloa, Sonora y California, con el fin de pacificar dichos territorios y permitir un control por parte de España.

Además, se consideraba el peligro que suponía la presencia de extranjeros —ingleses, holandeses y rusos— que podrían llegar a establecer colonias en Monterrey, por lo que se planteaba la fundación de una serie de presidios en Monterrey y otros lugares apropiados de Alta California. Por otra parte, se pretendía el control de la población nativa mediante la fundación de misiones, la colonización permanente de la nueva provincia de Alta California y la extensión de la frontera norte de Nueva España a las latitudes más altas de la costa pacífica de América.

Entre los objetivos que el proyecto confiaba a Gálvez se encontraba igualmente el de desarrollar el tráfico marítimo en las costas de Sonora y Nueva Galicia.

Aprobado el plan por la Audiencia de México en febrero de 1768, Gálvez empezó inmediatamente la segunda visita de Sonora y de Baja California [6].

[4] Carlos Francisco de Croix fue virrey de Nueva España entre 1766 y 1771. Anteriormente había servido en el ejército español, llegando a ser general.

[5] La Comandancia General de las Provincias Internas abarcaba las de Nueva Vizcaya, Sinaloa, Sonora, Las Californias, Coahuila, Nuevo México y Texas. El gobierno era independiente del virrey de México, y la capital de la Comandancia estaba en Chihuahua, siendo su primer comandante Teodoro de Croix.

[6] La mejor biografía sobre José de Gálvez sigue siendo la de H. I. Priestley, *José de Gálvez, Visitor General of New Spain (1765-1771)*, Berkeley, 1916.

José de Gálvez había llegado el 25 de agosto de 1765 a México como visitador general, es decir, comisionado como visitador de los tribunales de justicia y para el «arreglo de los Ramos de la Real Hacienda». Debía, pues, controlar las actividades de los funcionarios y los gastos de la Real Hacienda e introducir importantes reformas en la administración y en la recaudación de impuestos en Nueva España [7]. Atacó duramente la corrupción de las aduanas en Veracruz y Acapulco, y estableció el monopolio del tabaco. Su actuación, a la larga, llegaría a hacerle bastante impopular.

Para apoyar su gestión se relevó al anterior virrey de Nueva España, el marqués de Cruillas [8], y se nombró en su lugar al ya citado Carlos Francisco de Croix, quien seguiría fielmente las iniciativas del visitador.

La acción de Gálvez consistió, en primer lugar, en reprimir las sublevaciones de San Luis de Potosí, Guanajuato y Valladolid de Michoacán, para pasar, seguidamente, a ocuparse de la organización de Baja California, misión a la cual el propio Gálvez deseó asistir personalmente. Del mismo modo, colaboró en la puesta en práctica del edicto de expulsión de los jesuitas en 1767, y a la represión de los subsiguientes desórdenes.

Para poner en marcha la resolución de la Audiencia de México de febrero de 1768, se dirigió Gálvez a hacer una segunda visita de inspección a Sonora, y para ello se trasladó a Guadalajara, donde se ocupó de reorganizar los intereses de la Real Hacienda. Tras pasar allí menos de un mes, cuando se dirigía a la costa del Pacífico, a San Blas, recibió un despacho del virrey Croix trasladándole la Real Orden de 23 de enero de 1768, comunicada por Grimaldi, para que tomase medidas contra los rusos y preparase una expedición marítima a Alta California con el fin de ocupar Monterrey.

[7] A José de Gálvez, nombrado visitador de Nueva España, se le confió la misión especial de vigilar la actuación del virrey, marqués de Cruillas, de cuya buena administración recelaba el gobierno por las escasas rentas llegadas a España.

[8] El marqués de Cruillas, Joaquín de Monserrat, había tomado posesión del cargo de virrey de Nueva España en octubre de 1760, y fue relevado del mismo en agosto de 1766, debido a la oposición que demostró a los amplios poderes dados al visitador José de Gálvez.

La fundación de San Blas

Uno de los primeros y decisivos pasos que dio Gálvez en 1768 para cumplir los objetivos de consolidar la frontera del norte e iniciar la expansión de Nueva España sería la fundación del Departamento Naval de San Blas, a la que seguiría, un año más tarde, la ocupación de Alta California [9].

La campaña de Sonora en 1767 ya había puesto de manifiesto la necesidad de crear un establecimiento permanente en Nueva Galicia para enviar bastimentos y tropas para la misma. Tanto José de Gálvez como el coronel Domingo de Elizondo, que era el comandante de la expedición de Sonora, habían comprendido la importancia estratégica de un puerto en aquella costa y la necesidad de construir un astillero [10].

En vista de ello, Gálvez había encargado en 1767 a Manuel Rivero que construyera cuatro navíos en la costa de Nueva Galicia. Rivero escogió un lugar en el río Santiago, 12 leguas al norte de San Blas y a 36 millas de la costa, confiando su ejecución al constructor naval Alonso Francisco Pacheco. En el otoño de 1767, Pacheco puso la quilla de cuatro embarcaciones: dos goletas y dos paquebotes. Los paquebotes serían el *San Carlos* y el *San Antonio*, alias el *Príncipe*, ambos de 193 toneladas, que serían enviados a San Blas con grandes dificultades; las goletas, de 30 toneladas, se llamarían una *Santa María de la Soledad*, alias *Sonora*, y la otra *Sinaloa*. Pacheco murió antes de acabar el año.

Pero en realidad la historia naval de San Blas había comenzado anteriormente, ya que desde el siglo XVII se habían empezado a construir barcos en aquella zona. En 1644 Pedro Porter y Casanate había situado un astillero en el río de Santiago al norte de San Blas, y en él estaba fabricando los dos barcos que se quemaron [11].

[9] Los estudios más completos sobre San Blas son los de M. Gutiérrez Camarena, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Ed. Jus, 1956; M. Thurmann, *The Naval Department of San Blas: New Spain's Bastion for Alta California and Nootka, 1767 to 1798*, Glendale, Arthur H. Clark Company, 1967; y E. Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, 2 vols., México, 1968.

[10] Para una información exhaustiva sobre la construcción naval en San Blas véase la excelente tesis de M. H. Kenyon, *Naval Construction and Repair at San Blas, México, 1767-1797*, leída en la Universidad de Nuevo México en 1972, y el manuscrito *Pacífico América*, II, Museo Naval, Ms. 127.

[11] Pedro Porter y Casanate había instalado su astillero en la boca del río Santiago, y había construido dos naves para explorar Baja California. Éstas fueron quemadas por

Plano del puerto de San Blas. Manuscrito del siglo XVIII. (Museo Naval de Madrid, cart. 4-B-4.)

Asimismo, Bernaldo Bernal de Piñadero había construido en 1667 dos barcos en la ensenada de Chacala, cerca de San Blas.

En 1683, el almirante Isidoro Atondo y Antillón puso la quilla en este mismo lugar de *La Limpia Concepción, San José* y *San Francisco Javier* para su expedición a Baja California.

Por otra parte, en la primera mitad del siglo XVIII, los jesuitas desarrollaron los astilleros de Matanchel, entre San Blas y Chacala, como base para apoyar sus operaciones y misiones en Baja California.

El pueblo de San Blas fue, sin embargo, fundado oficialmente en 1767, situado en 21° 32' de latitud N, en la costa occidental de México, entre el puerto de Mazatlán y la bahía de Banderas, en la orilla izquierda del brazo meridional del río Grande de Santiago, correspondiendo al actual estado de Nayarit.

Mientras Gálvez estaba en Sonora, el virrey Croix dio órdenes específicas para fijar dicho arsenal en San Blas, viendo que era el lugar más apropiado para ello, entre el puerto de la Navidad y Culiacán, encargando a su comandante, Manuel Rivero Cordero, establecer una población permanente de unos cien habitantes [12].

Después de su segunda visita a Sonora, Gálvez llegó a San Blas en mayo de 1768. Necesitaba construir más navíos para llevar a cabo el reconocimiento de la costa y el abastecimiento de los nuevos establecimientos que se hiciesen; también deseaba establecer un puerto desde el cual pudiesen operar. Por todo ello, Gálvez hizo en primer lugar un cuidadoso examen del centro de construcción naval que existía en Matanchel, situado al sureste de San Blas, pero decidió finalmente establecer el apostadero naval en este último puerto.

En una junta celebrada el 16 de mayo de 1768 para determinar los planes para la ocupación de Alta California, se establecería formal-

algunos de sus propios oficiales, pero Porter logró que la justicia los ejecutara. R. del Arco, «El Almirante Pedro Porter y Casanate, Explorador del Golfo de California», *Revista de Indias,* 8 (1947), pp. 784-844.

[12] El gran historiador de California Charles E. Chapmann publicó dos artículos sobre los buques que se usaron en el abastecimiento de Alta California: «The Alta California Supply Ships, 1773-76» y «Difficulties of Maintaining the Department of San Blas, 1775-1777», en *Southwestern Historical Quarterly* (octubre 1915), pp. 184-194 y (abril 1916), pp. 261-270. Su obra *The Founding of Spanish California: The Northwestward Expansion of New Spain, 1687-1783,* Nueva York, 1973, es imprescindible para el estudio de este período de California.

mente el Departamento de San Blas para promover los intereses estratégicos de España en la costa pacífica de Norteamérica y facilitar el control del océano, creado como unidad administrativa independiente, siendo su comandante directamente responsable ante el virrey y el ministro de Marina.

Sería un establecimiento militar, y como tal se regiría por las reales ordenanzas de arsenales y apostaderos navales que regulaban todos los del imperio español.

Rivero Cordero, nombrado comandante de Marina de San Blas en enero de 1768, pasaría a serlo del Departamento en la junta de mayo de 1768.

La evolución de San Blas

En 1768 Gálvez le dio nueva vida, y durante 35 años iba a servir como arsenal y como base para los nuevos asentamientos de Alta California: las misiones franciscanas y los puestos militares de San Diego y Monterrey, teniendo una intensa actividad naval en las tres últimas décadas del siglo XVIII.

A José de Gálvez le interesó la localización de San Blas por su proximidad a Guadalajara, y por ser el puerto desde el cual la derrota hacia Alta California era más directa que desde ningún otro punto de aquella costa; desde allí se podía pasar a cabo San Lucas sin entrar en el golfo de California, y el acceso desde San Blas hasta el corazón de Nueva España era mucho mejor que desde Acapulco.

El lugar tenía otras ventajas: la estrecha entrada al puerto y el cerro de la Vigía que protegían al lugar de vientos y corrientes, siendo dicho cerro un lugar idóneo para establecer una batería.

También había en el valle del río Santiago buenas maderas para la construcción naval, particularmente cedros y pinos, y se pudo establecer un área para tala de maderas a escasa distancia del lugar donde iban a ser construidos los primeros cuatro barcos de San Blas. Sin embargo, otros materiales necesarios debían ser importados: el hierro y herramientas venían de México capital, y los cañones y anclas de El Callao y Manila.

Mas, como luego se demostraría, las desventajas del emplazamiento elegido eran mayores que las ventajas. Por una parte, aquella estre-

cha entrada era engañosa por el poco fondo que tenía, y el puerto sólo podía albergar cuatro barcos a la vez. Además, por los vientos imperantes, el puerto sólo podía ser utilizado con seguridad desde noviembre hasta mayo, que eran los peores meses para la navegación en las aguas del norte.

Por otra parte, el clima era sumamente insalubre, y en ello coincidían todos los informes de la época. La ciudad estaba situada en un terreno pantanoso; lluvias de invierno, tormentas y huracanes destruían las casas; las inundaciones periódicas anegaban el terreno convirtiendo San Blas en una isla donde las huertas no podían prosperar en aguas pantanosas; las provisiones, las cuerdas y la lona se estropeaban rápidamente debido a la humedad.

Después de la época de lluvias, llegaban las plagas de mosquitos y otros insectos que propagaban las enfermedades, por lo que se paralizaba el trabajo. A causa de esto y de la falta de alimentos, la gente sufría fiebres intermitentes, tifus, disentería, fiebre amarilla, malaria y escorbuto.

Nadie quería ir destinado a San Blas; el tener que ir allí era algo que se evitaba, y sólo lo hacía la gente obligada; muchas personas morían, todos intentaban huir de allí, aunque Gálvez no les daba otra alternativa. El nuevo apostadero tuvo un comienzo difícil; la ciudad estuvo cinco años en el delta, sufriendo las periódicas inundaciones del río y las tormentas. Los habitantes dejaron de residir en el propio San Blas para hacerlo en Tepic, situado a unos 60 kilómetros.

En agosto de 1773 se decidió trasladar la población a la cima del cerro de San Basilio, quedando el astillero donde estaba. En el cerro se hizo un almacén para los materiales, desde donde tenían que recorrer un complicado camino hasta el astillero; alrededor del almacén estaban las casas de los habitantes.

Por los arrastres de arena que el río iba depositando en el puerto, su calado variaba constantemente, siendo cada vez menos profundo, según los informes de los pilotos.

Pronto se demostró que la elección del lugar, hecha por Gálvez, era un error, pero la inercia burocrática hizo que se tardara aún varios años en tomar la decisión de trasladarlo. La conveniencia de mantener o no el astillero en San Blas continuó siendo motivo de debate durante tres décadas. Fue un apostadero efímero que varias veces se pensó llevar a Acapulco o Matanchel.

En 1790 se planteó seriamente su traslado a Acapulco, que se llevó a cabo definitivamente en 1794, decidido, sin duda, en parte por el drástico informe elevado por Alejandro Malaspina [13] al virrey Revillagigedo, tras visitar San Blas en 1791, analizando la estrategia seguida hasta aquel momento en construcción naval y defensa marítima, y las actividades de aquel puerto, sus fines iniciales y su rendimiento real respecto a la necesaria política marítima en el Pacífico y el control de los establecimientos rusos en la costa noroeste.

En dicho informe, Malaspina empezaba refiriéndose a los recursos con que contaban, a la calidad de las maderas americanas para la construcción naval y al costo que acarreaba llevar a cabo allí dicha fabricación, haciendo mención de los problemas causados por la escasez de materias esenciales, como el hierro, jarcia, motonería, estopa, anclas y bronces. Llegaba al punto de desaconsejar que se hiciesen buques en América, afirmando «que no conviene ni al erario ni a la fuerza nacional la construcción de buques grandes en América».

También analizaba las condiciones idóneas de un nuevo emplazamiento, que debía ser un puerto de fácil acceso en cualquier época, tener comunicaciones fáciles por tierra, clima sano y una situación confortable para la población, concluyendo que

> en el paralelo de ventajas y desventajas es infinitamente aventajado el puerto de Acapulco a la rada de San Blas [14].

Consideraba Malaspina los factores de seguridad en la navegación, examinando exhaustivamente las condiciones hidrográficas de San Blas, los problemas para fondear en él en diferentes épocas, las dificultades que planteaba su escaso fondo para las naos de Filipinas y las de carenar en caso de emergencia.

El informe trataba el enorme costo que habían supuesto los efectos suministrados desde Veracruz, y describía las muchas ventajas que tendría Acapulco, equiparándolo a Bombay para los ingleses, Batavia

[13] Alejandro Malaspina, capitán de navío de la Armada española, había llegado a San Blas en 1791 en el transcurso de su expedición científica mundial.

[14] Informe enviado por Malaspina al virrey, titulado *Reflexiones sobre la elección de un puerto en la costa occidental de Nueva España para revisión y depósito de las fuerzas navales en el mar Pacífico,* Museo Naval, Ms. 336, fols. 5 a 10 v.°.

para los holandeses y la Isla de Francia para los franceses, presentándolo como la única opción para equilibrar las fuerzas navales españolas en el Pacífico con las de aquellas naciones.

Pese a las consideraciones anteriores y la falta de condiciones materiales, San Blas cumplió su cometido. La colonización de Alta California y las expediciones navales a la costa noroeste no hubieran sido posibles sin este astillero.

La construcción en San Blas

Durante sus tres décadas de actividad, en San Blas se construyeron 13 barcos: cinco goletas, tres bergantines, tres paquebotes y dos fragatas. Fueron éstos los buques que transportaron a los primeros colonos y abastecimientos a California, y los que frenaron los intentos de asentamiento rusos y británicos. Algunos de estos barcos dieron muy buen resultado, como la fragata *Princesa* (19 años de servicio), la *Activa* (16 años), la *Sonora II* (13 años), los paquebotes (12 años) y la fragata *Santiago* (11 años). En su primer año de vida, el astillero de San Blas botó dos paquebotes y dos goletas:

— el paquebote *San Carlos*, que hizo 14 viajes desde San Blas entre 1768 y 1779, fecha en que fue llevado a Cavite y sustituido por la fragata *Aránzazu*;

— el *Príncipe*, idéntico al *San Carlos*, que hizo 13 viajes desde San Blas de 1768 a 1779 y fue finalmente reemplazado por el *San Carlos*, alias el *Filipino*, paquebote construido en Filipinas.

Los restantes buques de este departamento fueron mucho menores si se excluye el nuevo paquebote *San José*, alias el *Descubridor*, que se hallaba aún en construcción en el astillero en 1768 y que hizo un solo viaje a Loreto y desapareció.

Otros barcos que se pueden considerar en la primera etapa de San Blas fueron los que habían pertenecido a los jesuitas y se les confiscaron en 1767: la *Concepción* (de 62 toneladas) y la *Lauretana* (de 54 toneladas), así como las nuevas goletas *Sonora* y *Sinaloa* (ambas de 30 toneladas).

De todas estas embarcaciones fue la nueva goleta *Sonora* la que dio menos servicio a aquel puerto, ya que nada más ser construida fue transferida a Filipinas. En diciembre de 1767, partió de San Blas hacia Cavite llevando los pliegos del real servicio y, por lo tanto, sus activi-

dades quedaron ligadas a este último puerto. La *Sinaloa,* tras llevar a Gálvez a Loreto en 1768, quedaría allí para servir de correo.

A pesar de la edad y de las condiciones de servicio de la *Concepción* y la *Lauretana,* estos navíos dieron mucho juego en las actividades de abastecimiento desde San Blas.

Un resumen de los servicios prestados por la *Concepción* desde 1767 a 1777 refiere los siguientes viajes: 13 veces a la ensenada de Loreto, cinco al puerto de Guaymas y una vez a La Paz, Mazatlán y ensenada de Cerralvo. Por el contrario, la *Lauretana* fue mucho menos útil debido a su menor tamaño e inferior calidad de construcción. Durante sus tres años de servicio, que van de 1768 a 1771, este buque completó únicamente tres viajes de ida y vuelta desde San Blas: uno al puerto de Guaymas en 1768 y dos a Loreto en 1770. En marzo de 1771 la *Lauretana* se mostró totalmente inadecuada para el transporte y los oficiales del Departamento decidieron su desguace.

El sexto barco construido en San Blas fue *Nuestra Señora de Guadalupe,* alias la *Sonora II.* Bodega la llevó en 1775, y fue utilizada durante 13 años, realizando un total de 16 viajes hasta 1782, cuando se la dio de baja por no considerarse ya de utilidad.

En 1770 se construyeron cuatro embarcaciones menores para uso de cabotaje: *Santa Gertrudis, San Juan Nepomuceno, Santa Lucía* y *Nuestra Señora de Loreto,* que era igual que la *Santa Gertrudis.*

La construcción de la primera fragata empezó en 1771 y acabó en 1773. Era la *Santiago,* alias la *Nueva Galicia,* que empezó a navegar el 24 de enero de 1774. Desplazaba unas 120 toneladas e hizo 19 viajes entre 1774 y 1783.

En 1777 se puso la quilla de un nuevo barco, que iba a ser un paquebote llamado *San Carlos,* pero debido a su gran capacidad y excelentes proporciones, se terminó como fragata, y fue la llamada *Nuestra Señora del Rosario,* alias *Princesa.* Botada al mar en 1779, realizó 15 viajes hasta 1791.

En 1780 se construyó la goleta *Felicidad,* que pasó a Filipinas en 1785, y la goleta *Valdés,* alias *Santa Rosa.*

No se sabe con certeza si la goleta *Santa Saturnina,* alias *Horcasitas,* fue fabricada en San Blas o comprada a los ingleses. Lo que sí se sabe es que fue arbolada en Nutka y que era de 10,9 toneladas.

La *Mexicana,* construida en 1791, como la *Activa,* semejante también a la *Valdés,* fue botada el 10 de febrero de 1792.

Gálvez en Baja California

Tras presidir la junta de mayo de 1768, que creó el Departamento Naval de San Blas y trató la forma de llevar a cabo la ocupación de Alta California, Gálvez permaneció diez días en la costa de Nueva Galicia planeando la expedición marítima a California. Antes de partir, dispuso todo lo necesario para que durante su ausencia se fuesen preparando los pertrechos y tripulaciones para los paquebotes *San Carlos* y *San Antonio,* que deberían hacer los reconocimientos de las costas septentrionales, según había determinado la junta.

Al mismo tiempo que disponía el envío de la expedición marítima hacia Alta California en mayo de 1768, Gálvez dio órdenes para que un destacamento de tropas la acompañase. Al principio, había pensado que fuese una compañía que estaba asignada a Guanajuato, pero en otoño de 1768 nombró a Pedro Fagés para que fuese él, acompañado de 25 miembros del Regimiento de Voluntarios de Cataluña.

En aquellos días, Gálvez pensó que fuera también una compañía de soldados por tierra desde Loreto, la capital de Baja California, a San Diego, donde se reuniría con la expedición marítima.

Gálvez programó igualmente varios viajes a través del golfo de California con tropas y bastimentos para la campaña de Sonora. Los paquebotes *San Carlos* y el *Príncipe* harían un viaje con tropas a Guaymas antes de hacer el viaje a Alta California.

Días después, el 24 de mayo de 1768, salía Gálvez de San Blas, embarcado en la fragata *Sinaloa,* llevando su comitiva en el paquebote *Concepción.*

Tras tomar posesión de las islas de las Tres Marías, a 110 kilómetros de la costa, alcanzó Baja California, donde pensaba que iba a poder fundar una colonia rica y capaz, pero no pudo contar ni siquiera con colonos para poblarla. Desembarcó en la bahía del Cerralvo, se instaló en el lugar llamado Real de Santa Ana y esperó la venida de los paquebotes *San Carlos* y *San Antonio,* que se retrasaron en la salida y que además, a causa de los fuertes vientos, cuadruplicaron el tiempo normal de navegación.

Ambos buques se habían equipado en San Blas para el viaje a San Diego con aquellos bastimentos que tenían larga duración, debiendo proveerse en La Paz de las últimas provisiones e instrucciones. Mien-

tras tanto, Gálvez redactaba diversos informes acerca de las posibilidades de aquellos territorios para hacer un asentamiento y también sobre las costumbres de los indios.

A su llegada, sólo se conocía el trozo de costa comprendido entre el cabo San Lucas y la misión de Santa María, cerca de la bahía de San Luis Gonzaga, en el golfo de California, es decir, entre los 23° N y los 30° 30' N. Gálvez reconoció la parte meridional de la península de Baja California hasta el cabo de San Lucas, y se ocupó de reorganizar las 15 misiones que los jesuitas tenían allí. Por disposición de Gálvez se suprimieron tres y se entregarían las restantes a los franciscanos del Colegio de San Fernando de México. Se ocupó asimismo de la reforma económica de la Península y de mejorar el bienestar de los indios.

Abandonaría Baja California desde la ensenada del presidio de Loreto en mayo de 1769, en dirección a Sonora, en el paquebote *San José*, que le había llevado hasta allí desde el puerto de La Paz.

Llegó Gálvez al puerto de Guaymas, en la ensenada de Santa Bárbara, emprendiendo de inmediato las acciones necesarias para la pacificación de la provincia de Sonora, donde se producían continuas sublevaciones de los indios, y para el fortalecimiento de Nueva Vizcaya, continuando con la expansión naval en el Pacífico. Una súbita enfermedad le hizo regresar a México e interrumpir la campaña.

Las expediciones a Alta California

Gálvez comunicó al padre Junípero Serra un plan para establecer misiones a corta distancia unas de otras, confiando en que la cristianización de los indios evitaría la creación de colonias rusas. Gálvez aprovechó la acción expansiva de los franciscanos para reforzar su propia expansión y la colonización de las nuevas tierras [15].

[15] Mario Hernández Sánchez-Barba dice que las misiones eran fórmulas de protección y expansión política. Su mantenimiento material dependía del virreinato, y tenían un carácter político. Gálvez pensaba que la conquista de California debía ser pacífica y llevarse a cabo a través de la conversión de los indios, por lo que los misioneros serían una pieza clave en este proceso colonizador. Véase M. Hernández Sánchez-Barba, *La última expansión española en América*, Madrid, 1957, pp. 261-265.

La primera expedición a la costa noroeste en el siglo XVIII fue, pues, enviada en 1769 por orden del visitador José de Gálvez con el propósito de colonizar el área de Alta California y asegurar la defensa de los dominios españoles, e intentar, si era posible, «frustrar los planes de los rusos». Correspondía así Gálvez a la real orden que con este objetivo le había comunicado el virrey de Nueva España, marqués de Croix.

Para evitar la falta de provisiones de que habían sufrido las tripulaciones de expediciones anteriores, Gálvez había decidido que los paquebotes nombrados para ir en la expedición a Alta California, *San Antonio* y *San Carlos,* recibiesen los últimos pertrechos en el cabo San Lucas.

El *San Carlos* salió de San Blas, en primer lugar, el 27 de septiembre, a las órdenes del piloto Vicente Vila, llevando 25 hombres de la compañía de voluntarios catalanes al mando de su capitán Pedro Fagés; también iban en él el ingeniero Miguel Costansó y el cirujano Pedro Prat.

Recaló en primer lugar en el cabo San Lucas, y de allí pasó a La Paz el 25 de diciembre, adonde llegó en pésimas condiciones y encontró a Gálvez; fue carenado en 15 días y tras recibir la bendición de fray Junípero Serra, que iba embarcado en él, salió el 11 de enero, escoltado por la *Concepción,* en la que iba Gálvez.

Ambos buques llegaron a la bahía de San Bernabé el día 14, pero al día siguiente Gálvez envió al *San Carlos* hacia San Diego, donde arribó el 29 de mayo. En aquel viaje del *San Carlos* murieron, de los 26 hombres que llevaban de tripulación, todos menos dos.

El *San Antonio,* que se confió a Juan Pérez, salió de San Blas casi un mes más tarde y arribó el 25 de enero a la bahía de San Bernabé; allí se encontraba Gálvez antes de retirarse a Loreto, que nombró a Juan Pérez capitán y piloto del San Antonio, y le dio las instrucciones para el viaje. El paquebote fue carenado, saliendo el 15 de febrero, dobló el cabo San Lucas y fondeó en San Diego el 11 de abril, antes que el *San Carlos,* que se retrasó por haber enfermado de escorbuto la tripulación.

El paquebote *San José,* alias el *Descubridor,* que debía haber ido en la expedición marítima a Nueva California, no fue terminado de construir hasta diciembre de 1768, y Gálvez dispuso que sirviera como buque de abastecimiento de la expedición. Habiendo pasado con basti-

mentos a *Loreto*, no consiguió alcanzar el cabo San Lucas y regresó a San Blas. El final de este buque es confuso; tal vez se perdió en una tormenta.

La primera expedición por tierra partió el 29 de marzo de 1769 de la misión de Santa María, la más septentrional de la península de Baja California, a las órdenes del capitán del presidio de Loreto, Fernando Javier de Rivera y Moncada, yendo en ella el padre franciscano Juan Crespi.

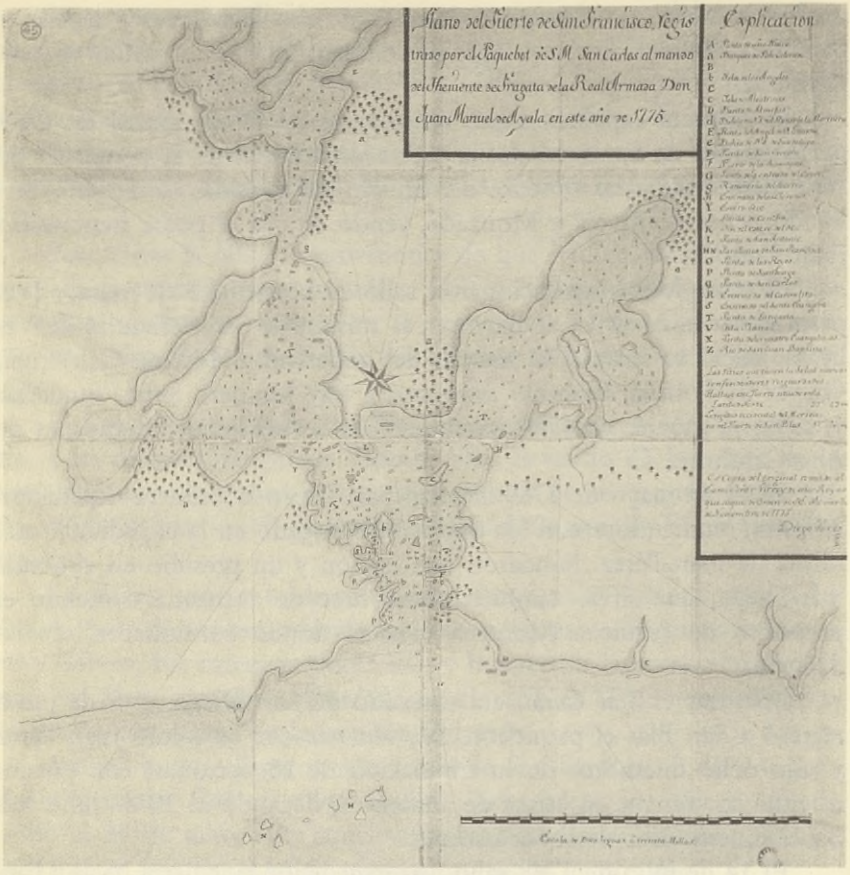
El resto de los expedicionarios salió de Loreto el 9 de marzo. Tras permanecer hasta el 15 de mayo en la misión de San Fernando de Velicatá, inició su marcha al mando del gobernador de Baja California, Gaspar de Portolá, llevando asimismo a fray Junípero Serra, fundador y, hasta su muerte en 1784, presidente de las misiones franciscanas de Alta California.

El 14 de mayo de 1769 alcanzó San Diego la primera expedición terrestre, reuniéndose con los que habían llegado en la expedición marítima de Juan Pérez. Fundaron una misión y un presidio en el actual San Diego, que sirvió también como base de avanzada, teniendo el propósito de seguir a Monterrey, hacia donde continuaron separadamente.

Mientras el *San Carlos* era carenado en San Diego, el 9 de junio regresó a San Blas el paquebote *San Antonio* con su piloto Juan Pérez y sólo ocho miembros de su tripulación de 28 personas; con pliegos de noticias, venían en busca de alimentos, llegando el 30 de julio tras haber muerto diez de sus marineros.

El 14 de julio de 1769 salió una expedición por tierra hacia Monterrey, compuesta por Gaspar de Portolá y 63 hombres más. No encontraron el puerto que Vizcaíno decía haber encontrado en la latitud de Monterrey y decidieron continuar. Esto sucedió el 30 de septiembre, y entre el 1 y el 2 de noviembre llegaron a San Francisco, a la punta de la península entre la bahía y el Pacífico abierto; le dieron el nombre de bahía de los Farallones y, creyendo que no había salida por tierra, decidieron retroceder [16].

[16] Portolá quiso buscar la bahía que había descubierto Sebastián Rodríguez Cermeño en 42° N, y descubrió la actual bahía de San Francisco, llamándola bahía de los Farallones; serían los franciscanos quienes le diesen el nombre de bahía de San Francisco.



Plano del puerto de San Francisco registrado por el paquebote de Su Majestad *San Carlos,* al mando del teniente de fragata de la Real Armada, Don Manuel de Ayala, 1775, manuscrito. (Museo Naval de Madrid, cart. 3-D-7.)

Pasaron de nuevo por Monterrey, sin reconocer el maravilloso puerto que Vizcaíno había asegurado ver, y faltos de víveres regresaron a la misión de San Diego el 24 de enero.

Portolá pensaba ya abandonar el intento de colonizar Alta California si no llegaban refuerzos, cuando apareció el *San Antonio.*

Éste había vuelto a salir de San Blas, con Juan Pérez como capitán y piloto, y Miguel del Pino como segundo piloto, el 20 de diciembre de 1769, llevando bastimentos y nueva tripulación y encaminándose directamente a Monterrey. Pero informados en el canal de Santa

Bárbara de que la expedición terrestre había tenido que regresar por falta de víveres, el *San Antonio* volvió a entrar en San Diego el 23 de marzo de 1770. Gracias a los refuerzos que trajo, volvió a pensar Pérez, pasadas tres semanas, el 17 de abril, en salir hacia Monterrey, a donde no llegó hasta el 30 de mayo a causa de los vientos contrarios, acompañándole otra expedición terrestre con el gobernador Gaspar de Portolá, llevando Pérez a Junípero Serra y al ingeniero Costansó.

Gaspar de Portolá tomó posesión de dicho puerto el 9 de junio de 1770 y se fundó el presidio y la misión de San Carlos Borromeo. Portolá dijo que levantó un fuerte para ocupar y defender el puerto de las atrocidades de los rusos, que estaban a punto de invadirles.

El 9 de julio salió Juan Pérez de Monterrey y ancló en San Blas el 1 de agosto, llevando a Gaspar de Portolá y a Miguel Costansó.

El mantenimiento de Alta California

De nuevo se trasladaría Juan Pérez a Alta California aquel año de 1771, esta vez llevando a José de Cañizares como segundo piloto, conduciendo a diez franciscanos hasta San Diego y llevando de regreso un grupo de misioneros que iban a fundar las misiones de San Gabriel y San Buenaventura.

El mantenimiento de los presidios y misiones fue un gran problema, pues obligaba a mandar anualmente barcos con bastimentos, y el abastecimiento por tierra era imposible, si se tienen en cuenta las distancias y falta de medios: mulas, agua, pastos, etc...

En 1772 Juan Pérez fue a San Diego y no hasta Monterrey, llevando bastimentos en el *San Antonio,* acompañado por el *San Carlos,* mandado por Miguel del Pino y José de Cañizares. Mientras, en 1773, la rotura del timón del *San Carlos,* que capitaneaba, le obligó a regresar a San Blas, donde se encontró con las órdenes del virrey para que elaborase un plan para explorar las costas al norte de San Francisco.

Para consolidar la colonización de aquellos territorios y particularmente la ocupación del puerto de San Francisco, se abrió entonces el camino por tierra. Primero se pensó hacer desde Nuevo México, donde había sido fundada Santa Fe en 1609, pero siendo las distancia demasiado grande se pensó hacer desde Sonora.

Nuevas noticias de los rusos

Este primer acercamiento por mar a los territorios desconocidos de la Alta California marcaba el principio de un fuerte proceso de expansión que se iría desarrollando casi hasta finales de siglo, potenciándose aún más por la amenaza que representaba para el dominio español en la zona la presencia de extranjeros en aquellas costas.

En efecto, los esfuerzos realizados por José de Gálvez, y más tarde por el virrey Antonio de Bucareli, irían fundamentalmente dirigidos a evitar que España perdiese su hegemonía en el Pacífico.

El secretario de Estado, marqués de Grimaldi, recibió en Madrid varias cartas del nuevo embajador español en San Petersburgo, conde de Lacy, que había sucedido al vizconde de Herrería, con noticias de los avances que los rusos habían hecho desde 1764, partiendo de Archangel y Kamtchatka por la costa occidental de América, y de una nueva expedición de Chirikov en 1769-71, que había decidido al gobierno ruso a seguir avanzando por la costa de Norteamérica. También predecía Lacy una posible alianza de los rusos con los ingleses. A estas alarmantes noticias se sumaban los informes sobre las intenciones de éstos de enviar una expedición al norte de California.

Grimaldi comunicó estas noticias al virrey Antonio Bucareli en abril de 1773, para que analizase los perjuicios que realmente podían derivarse de la presencia rusa. Se le instaba a tomar medidas, entre ellas organizar expediciones de exploración por aquella costa que informasen de la verdadera situación de los avances rusos y determinasen cuáles serían los mejores lugares para que los españoles estableciesen puestos defensivos.

Para llevarlas a cabo, solicitó el virrey que fueran destinados algunos oficiales de marina a San Blas para reconocer la costa al norte de Monterrey. Mientras llegaban los oficiales de la Península y para no demorar más los reconocimientos, se confió a Juan Pérez la primera expedición marítima de altura, con la misión de comprobar los movimientos de buques rusos y de otras nacionalidades en aquellas costas. Así, tras el primer asentamiento en Alta California, el proceso de exploración de la costa noroeste continuó desarrollándose progresivamente, y España siguió estableciendo otros asentamientos significativos más lejos.

SEGUNDA PARTE

LAS EXPEDICIONES

V

LAS EXPEDICIONES DEL VIRREY BUCARELI

Características

Las primeras expediciones españolas al Pacífico Noroeste estaban más preocupadas por declarar el derecho de España sobre los territorios descubiertos que por realizar trabajos científicos. La de Juan Pérez de 1774, y la de Bruno de Heceta de 1775, tenían órdenes de llegar hasta los 60° N y de tomar posesión de la región hasta donde fuera posible. Aparentemente, la expedición de Pérez no llevaba ni siquiera un dibujante, porque ninguno de sus diarios incluye un mapa. Sin embargo, los miembros de la de Heceta levantaron tres cartas: una de las generales fue preparada por Bodega y Quadra y Mourelle, y las otras dos, por Heceta.

Los siguientes viajes irían afianzando las pretensiones políticas en el noroeste. Mientras tanto, fueron llegando navegantes ingleses traficantes de pieles, e incluso los Estados Unidos tenían también expectativas de afirmar su presencia en aquellos mares. España, en la lucha por su supremacía en la zona, determinó la ocupación naval de Nutka, lo que realizó en 1789. Entretanto, a pesar de las continuas actividades comerciales y exploratorias en el área, seguía sin resolverse el enigma de la supuesta existencia de un paso de comunicación con el Atlántico, y para encontrarlo arribaron las expediciones científicas europeas al noroeste.

Solía formar parte de ellas, en ocasiones, un pintor-dibujante, que delineaba las cartas y los perfiles de costa, ilustraba los temas científicos y era también quien realizaba retratos y vistas de paisajes y ciudades.

Estos artistas tomaban apuntes mientras la expedición tocaba tierra, y los completaban después durante la navegación.

Expedición de Juan Pérez (1774)

Preparativos

No se tienen muchos detalles sobre las actividades del piloto mallorquín Juan Pérez antes de llegar a San Blas en 1768, aunque sí se sabe, a través del diario de uno de los capellanes de esta expedición, Juan Crespi, que había pasado gran parte de su vida en China y en las islas Filipinas, donde había llegado en 1757, probablemente navegando en los galeones de Manila.

En uno de estos galeones vino a Acapulco, siendo contratado para servir como piloto en alguno de los paquebotes que se preparaban para la expedición de Monterrey. Como se ha visto, fue enviado como capitán de uno de los dos buques en la expedición de 1769 a Alta California, y había acudido varias veces con bastimentos a las misiones de San Diego y Monterrey, con las que había continuos contactos.

En julio de 1773 recibió del virrey Bucareli la orden de elaborar un plan para emprender esta expedición. Pérez era el único marino que había entonces en el Departamento de San Blas, y éste se hallaba a su cargo.

El 1 de septiembre siguiente Pérez presentó su propuesta, que consistía en hacer escala en Monterrey, adentrarse en el mar tomando altura, y tocar la costa en 45° N ó 50° N, donde creía que debía de haber un presidio ruso, y desde allí ir bajando hacia el sur, utilizando la fragata *Santiago*. Proponía, asimismo, realizar dicho viaje entre los meses de noviembre y febrero.

Aprobado el plan por el virrey el 29 de septiembre, se le dieron las instrucciones necesarias para realizarlo el 24 de diciembre de 1773 [1].

[1] El artículo de James G. Caster «The Last Days of Don Juan Pérez, the Mallorcan Mariner», *Journal of the West*, 2 (1963), pp. 15-21, proporciona interesantes datos biográficos de Juan Pérez. Véase también S. Bernabeu Albert, «Juan Pérez, navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)», en *Culturas de la Costa Noroeste de América*, ed. por J. L. Peset, Madrid, 1989, pp. 277-291.

La instrucción

La instrucción para esta primera expedición, que se conserva en el Archivo General de la Nación de México, es altamente representativa de los fines y objetivos que perseguirá España en sus exploraciones en la costa noroeste.

En el primer artículo de la instrucción dada por el virrey Bucareli y dirigida a

> el alférez de fragata graduado D. Juan Pérez, primer piloto de los de número de el Departamento de San Blas, a cuyo cuidado he puesto la expedición de los Descubrimientos siguiendo la costa de Monterrey a el Norte,

aparece como principal objetivo de la expedición la expansión de las posesiones territoriales de España que el virrey tenía a su cargo, haciendo hincapié en que debía ser para difundir el Evangelio entre los indígenas que habitasen en ellas.

Para ello, se asignaba a Juan Pérez la fragata *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, construida en San Blas en 1773, de 225 toneladas y 82 pies de largo.

Iría tripulada por 88 personas: él mismo como capitán, un segundo piloto, un capellán del Colegio Apostólico de San Fernando, un cirujano, un contramaestre, dos grumetes, dos calafates, dos pajes, el cañonero, catorce timoneles, veinte marineros, treinta marineros aprendices, seis grumetes y cuatro cocineros; armada como el capitán lo considerase necesario y dotada de víveres para 12 meses.

El virrey ordenaba a Pérez trasladarse a Monterrey en la época del año que considerase más oportuna, donde se habían fundado recientemente un presidio y unas misiones, para entregar allí ciertos bastimentos y una memoria, ascendiendo lo antes posible hasta alcanzar a los 60° de latitud norte. Tras efectuar un desembarco en aquellas regiones, habría de descender hacia el sur haciendo un cuidadoso reconocimiento de la costa.

La instrucción no le pedía que fundase ningún establecimiento, pero sí que hiciese un concienzudo examen de la costa, desembarcando donde pudiera, anotando los lugares más adecuados para posterio-

res asentamientos y tomando posesión de aquellos que le pareciesen oportunos [2].

La toma de posesión consistía en erigir como señal una cruz grande de madera, en cuya peana, que debía ser de piedra, se escondería una redoma de vidrio dentro de la cual se introduciría una copia de la escritura de posesión, firmada por Juan Pérez, por el padre capellán y por los dos pilotos, sellándose bien la botella con pez. Advertía la instrucción que para el establecimiento de bases permanentes se enviarían posteriormente otras expediciones.

La instrucción continuaba indicando lo que se debía hacer en caso de encontrar asentamientos o buques extranjeros. Estos artículos son claramente reveladores de la política exterior de España en aquella época; así, ordenaban que si se encontrasen con un navío extranjero estando en una latitud superior a la de Monterrey, los españoles debían decir únicamente que el mal tiempo les había conducido hasta allí, para no levantar sospechas sobre sus intenciones, y proseguir más hacia el norte para tomar

> posesión del país en latitud más septentrional, a fin de poder alegar este derecho cuando las circunstancias lo exigiesen.

La instrucción contenía asimismo indicaciones acerca del trato que habrían de mantener con los indígenas, y las averiguaciones que debían hacer sobre su forma de vida, creencias, gobierno, recursos, relaciones con otros pueblos, etc..., insistiendo especialmente sobre la correctísima relación que debía establecerse con los indios en toda circunstancia.

Otros artículos de la instrucción ordenaban que el capitán y el piloto llevasen sus diarios de navegación con gran exactitud, haciéndose varias copias de cada uno. El virrey insistía, finalmente, en los dos principales objetivos de la exploración: primeramente, que llegasen tan al norte como fuera posible, y en segundo lugar, que descubriesen, si los había, los establecimientos extranjeros.

[2] Véase Manuel P. Servin (trad. y ed.), «Instructions of Viceroy Bucareli to Ensign Juan Pérez», *California Historical Society Quarterly* 40 (1961), pp. 237-47.

El viaje

Con las órdenes mencionadas, llevando unas cartas náuticas publicadas en San Petersburgo en 1758 y 1773, referentes a los viajes realizados por navegantes rusos, y provistos de un modelo de la escritura para la toma de posesión que debía realizar de los lugares que le pareciesen adecuados para un futuro establecimiento, Pérez salió de San Blas el 25 de enero de 1774 en la fragata indicada, *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*.

El segundo en el mando era el piloto de segunda clase Esteban José Martínez, piloto graduado del Colegio de San Telmo, que había realizado varios viajes entre México y Sudamérica, y que sería uno de los personajes más importantes en la historia de la costa noroeste [3].

El capellán fray Pablo de Mugártegui embarcó en San Blas, pero debió desembarcar en San Diego debido a una enfermedad, y no fue reemplazado hasta Monterrey.

Los cirujanos de la expedición fueron José Dávila y Pedro Castán y Hoyos, sin duda hábiles en su oficio, ya que sólo se contabilizaron dos bajas en una tripulación compuesta de 88 miembros y 24 pasajeros, entre ellas la del contramaestre Manuel López.

Tras atravesar el canal de Santa Bárbara el 28 de febrero y hacer una parada de 25 días en San Diego el 13 de marzo, la *Santiago* ancló frente a la bahía de Monterrey el 9 de mayo, donde dejó algunos bastimentos, como ordenaban las instrucciones, y desembarcó al padre franciscano Junípero Serra, presidente de las misiones. En aquel puerto, el padre Serra nombró a Juan Crespi [4] y Tomás de la Peña y Saravia, frailes franciscanos de la misión de San Carlos Borromeo, capellanes de la expedición y evangelizadores de los territorios descubiertos.

La expedición salió de Monterrey el 11 de junio, tras preparar el buque para navegar en altas latitudes. Por la falta de vientos favorables, la *Santiago* estaba aún a la vista de punta de Pinos el 15 de junio. Per-

[3] M. E. Thurman, *The Naval Department of San Blas*, pp. 127; y W. L. Cook, *Flood Tide of Empire*, pp. 56-57.

[4] El padre Crespi había llegado a Monterrey en la expedición terrestre de Fernando de Rivera y Moncada de 1769. Sobre su participación en la expedición de Pérez, véase H. E. Bolton, *Fray Juan Crespi, Missionary Explorer on the Pacific Coast, 1769-1774*, Berkeley, University of California Press, 1927, pp. 307-366.

derían de vista la tierra dos días más tarde, estando el 24 al sur de las islas de Santa Bárbara, y no volviendo a sobrepasar la latitud de Monterrey hasta el 29 de dicho mes.

Entonces, con vientos favorables pero intensas nieblas, pudieron navegar hacia el norte, remontando la latitud de 42° N en la noche del 4 al 5 de julio. Tras celebrar una junta el día 15 del mismo mes, cuando se hallaban en latitud de 51° 42' N, intentaron encontrar un puerto para hacer aguada. A partir de aquel momento, fueron costeando hasta los 55° N, buscando en esta última latitud un punto donde la costa doblase hacia el este.

Finalmente, la *Santiago* fondeó el 19 de julio en el lugar hoy conocido como entrada de Dixon, situada entre la isla de la Reina Carlota y la isla del Príncipe de Gales, en 54° 25' N.

Aunque no pudieron tocar tierra por el mal tiempo, los vientos del sudeste y las fuertes corrientes, el primer día se acercaron a ellos tres canoas de indígenas, pertenecientes a la tribu de los haida. Pérez, al igual que Crespi, en cumplimiento de las órdenes del virrey, describió en su diario con todo detalle su aspecto físico, los rasgos de su carácter, y la facilidad con que establecieron cierto comercio con ellos, a pesar de la gran dificultad que tuvieron para entenderse.

La relación con estos indígenas fue sumamente cordial, siendo visitados al día siguiente por 21 canoas con más de 200 indios, con los que intercambiaron regalos y saludos. Se acercaban cantando y esparciendo plumas sobre el agua como signo de paz. Ofrecían pescado seco, pieles, cajas e imágenes de madera, alfombras de pelo o lana y otros productos propios, a cambio de cuchillos o cualquier otro objeto hecho de hierro; pero, sin embargo, prestaban poca atención a las cuentas y otras menudencias. Los expedicionarios pudieron observar que los indios tenían algunos artículos de hierro y cobre.

A lo largo del viaje hicieron un cuidadoso reconocimiento de la costa. Pérez nombró el primer punto de tierra que vieron punta de Santa Margarita, situándolo en latitud de 54° 40' N y longitud de 14° 08' al oeste de Monterrey. El segundo nombre que pusieron fue el de cabo de Santa María Magdalena, al norte del anterior, observando que desde él la costa se extendía hacia el noroeste. El 21 de julio alcanzaron la máxima latitud de todo el recorrido, los 55° N.

Una isla alejada, a 16 leguas de este último cabo hacia el oeste, fue llamada de Santa Cristina, o Santa Catalina según el diario de

Crespi (hoy isla Forrester), situándola siete u ocho leguas al norte del cabo de Santa Margarita.

Entre las puntas citadas describió Pérez un amplio golfo donde la corriente era de seis o siete millas por hora. Todos estos datos, facilitados por la *Tabla Diaria que contiene las latitudes, longitudes, variaciones, y vientos de cada 24 horas en el viaje de 1774 a los descubrimientos*, elaborada durante el viaje, ayudan a situar sus movimientos.

Lo que él llamó punta de Santa Margarita debía de ser el actual cabo Norte, extremo norte de la isla de la Reina Carlota o isla de Lángara, y punta de Santa Magdalena lo que es hoy Point Muzon, extremo sur de la isla del Príncipe de Gales.

El golfo de fuertes corrientes del que hablan los diarios debe de corresponder a la actual entrada de Dixon. Su precisa descripción permite considerar que es el primer descubrimiento europeo en la costa noroeste. Sin embargo, la imposibilidad de acercarse a tierra, la carencia de agua fresca y el mal tiempo, decidieron a Pérez a abandonar el esfuerzo por alcanzar latitudes más altas y a dirigir la expedición de nuevo hacia el sur, lo que iniciaron el 22 de julio, divisando en la costa, dos días más tarde, unos cerros nevados que nombraron cerros de San Cristóbal, entre los 54° 40' N y los 53° 8' N.

Hasta el día 30 avistaron de vez en cuando la costa, estando frente a la isla de la Reina Carlota en los 52° N, pero la niebla y el viento les impedían hacer el reconocimiento que esperaban. Durante los cinco días siguientes no volvieron a ver la costa hasta que reapareció cuando se hallaban en 48° 30' N, y el 7 por la tarde, después de grandes esfuerzos, lograron acercarse a ella.

El descubrimiento de Nutka

Por fin, el 8 de agosto, la fragata *Santiago* ancló en una rada situada en una latitud que Pérez consideró de 49° 30' N. Este punto de recalada ha sido identificado como la actual Nootka Sound de la isla de Vancouver [5], que Pérez nombró surgidero de San Lorenzo, mientras

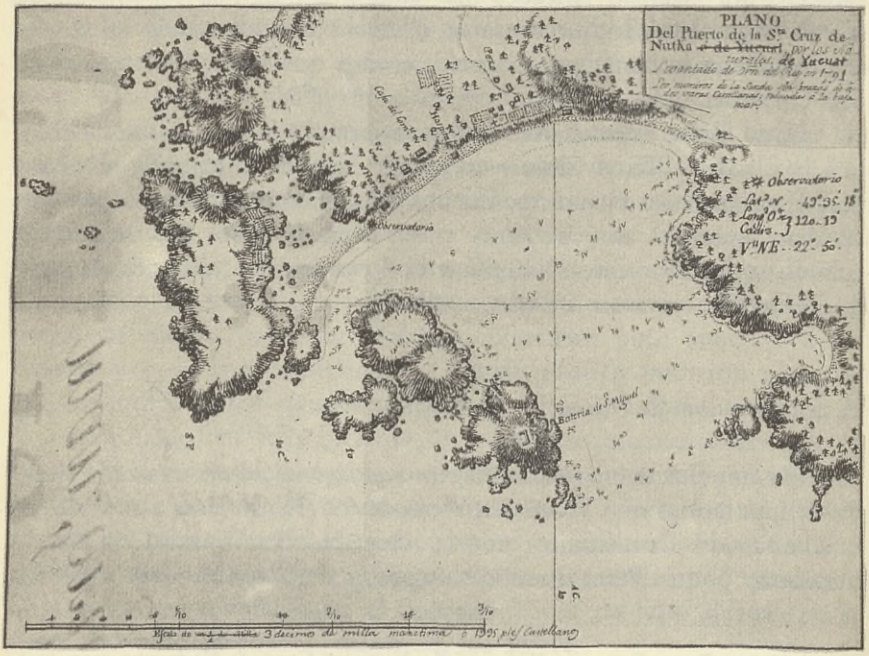
[5] Hubert Bancroft, en su *History of the Northwest Coast*, dudó de que fuera realmente Nootka Sound el lugar descubierto por Pérez. Pensaba que había muchos lugares donde la descripción que hace Pérez pudiera ser válida.

llamaba punta de Santa Clara a su extremo noroeste y de San Esteban al cabo sur que se extiende tres cuartos de legua en dirección noroeste hacia el mar.

De nuevo se acercaron amistosamente los nativos nuu-cha-nulth con sus canoas a la *Santiago*, haciendo nuevos intercambios con ellos de pieles de lobo y nutria a cambio de conchas de abalone, cuchillos, paños y piezas de cobre. También adquirieron los españoles objetos de cestería y tallas de madera elaboradas por los indios. Observaron que aquellos indígenas disponían también de objetos de hierro y cobre.

Intentaron mandar una lancha a tierra, pero el fuerte viento les hizo desistir de su idea y, contrariamente a lo proyectado, la *Santiago* debió emprender el retorno.

En el camino de regreso, sólo se pudo hacer algún reconocimiento de la costa desde lejos, descubriendo el monte actualmente llamado monte Olympus, que fue para ellos el Cerro Nevado de Santa Rosalía, en la entrada del estrecho de Juan de Fuca, en 48° 7' N, el 12 de agos-



Plano del puerto de Santa Cruz de Nutka, llamado por los naturales de Yucuat, 1791. Manuscrito. (Museo Naval, cart. 2-D-1.)

to. La expedición divisó la costa en muchos puntos, pero los vientos, la neblina y la lluvia les impidieron acercarse. No pudieron tampoco localizar, a causa de la niebla, ni el río de Martín de Aguilar, ni cabo Blanco; tan sólo el 22 de agosto pudieron situar el cabo Mendocino en 40° 08' N.

Finalmente, entraron en el puerto de San Carlos de Monterrey el 27 de agosto y, tras hacer ciertas reparaciones en la fragata, partieron hacia San Blas el 9 de octubre, alcanzando dicho puerto el 3 de noviembre.

Resultados y valoración

Durante este primer viaje no se hizo ningún desembarco, y Pérez no levantó ningún mapa en su transcurso, aunque se elaboró uno a su regreso a partir de los datos contenidos en su diario. Tampoco encontraron ningún establecimiento extranjero, ni pudieron probar su inexistencia.

Pérez, sin embargo, llevó a cabo el reconocimiento de una costa que los europeos conocían de una manera muy vaga. El propio virrey le felicitó por los conocimientos aportados, que habrían de permitir a otros navegantes llegar más lejos. Fue el primero que fondeó frente a la actual provincia de Columbia Británica en Canadá, y en la costa de la tierra firme de los actuales estados de Oregón y Washington, en los Estados Unidos, dejando relaciones lo suficientemente exactas y detalladas como para identificar su localización [6].

Tal vez el legado más valioso de la expedición sean los datos etnográficos que proporciona sobre los indios haida de Santa Margarita y otras observaciones de los nativos de Nutka.

Además de los diarios de Juan Pérez y de Esteban Martínez, los frailes franciscanos Juan Crespi y Tomás de la Peña escribieron sendas relaciones del viaje [7].

[6] Herbert Beals, que publicó en 1989 el diario de Pérez, destaca los cinco puntos geográficos descubiertos según dicho diario; véase H. Beals, *Juan Pérez on the Northwest Coast*, Portland, 1989.

[7] Los diarios de Crespi y Tomás de la Peña se conservan en el Archivo General de Indias (Sevilla), Estado 43. En 1891, estos dos diarios aparecieron por primera vez en

Expedición de Bruno de Heceta y de Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1775)

Las instrucciones

El éxito alcanzado por Pérez en la navegación anterior sirvió de estímulo para poner en marcha inmediatamente una nueva expedición, por lo que Bucareli comunicaba a Arriaga, el 26 de noviembre de 1774, que ya había ordenado la preparación de la misma fragata *Santiago* para una segunda salida.

Esta segunda expedición de exploración, tal vez una de las más importantes de cuantas se hicieron a la costa noroeste, fue organizada como la anterior por el virrey Bucareli y estuvo formada por oficiales de la Armada que habían llegado al Departamento de San Blas en 1775 [8], enviados desde España especialmente para realizarla a causa de las noticias llegadas a la Corte acerca de los movimientos de los rusos en la costa pacífica de Norteamérica [9].

Las instrucciones y el método a seguir para la toma de posesión fueron, esencialmente, los mismos que los dados a Pérez para su primer viaje.

Dos buques, la fragata *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, que ya se había utilizado en el viaje anterior, y la pequeña goleta *Sonora*, alias *Felicidad*, fueron destinados por el virrey Antonio María Bucareli para alcanzar los 65° N y reconocer la costa hacia el sur, levantando cartas y planos y tomando posesión de las tierras, mientras los otros dos bu-

versión inglesa editados por George Butler Griffin y publicados por la Sociedad Histórica de California Sur Publicaciones, vol. II; estaban basados en copias que existían en la Colección Sutro. Una copia del diario de Tomás de la Peña se conserva en el Museo Naval de Madrid, Ms. 331. Los diarios originales de Juan Pérez, en total dos originales y una copia, y el de Esteban Martínez, se conservan en el Archivo General de la Nación de México, en el Instituto Nacional de Antropología e Historia de México, en el Archivo de Indias y en el Museo Naval de Madrid, Ms. 331.

[8] Los oficiales que llegaron en 1774 fueron Bruno de Heceta, Miguel Manrique, Fernando Quirós, Juan de Ayala, Diego Choquet y Juan Francisco de la Bodega y Quadra.

[9] W. L. Cook, *Flood Tide of Empire*, p. 70; C. E. Chapman, *Founding of Spanish California*, Nueva York, 1916, p. 223; M. E. Thurman, *Naval department of San Blas*, p. 142.

ques que les acompañaban debían llevar bastimentos a los presidios y misiones de San Diego y Monterrey en California. Entre estos últimos estaba el paquebote *San Carlos*, que también tenía, además, la misión de explorar el puerto de San Francisco [10].

La *Santiago* llevaba una tripulación de 94 hombres, mientras la de la *Sonora*, de tan sólo 36 pies de largo y 18 codos, contaba sólo con 22 hombres. Ambas transportaban provisiones para un año.

El viaje hasta Trinidad

La expedición salió de San Blas el 17 de marzo de 1775, conducida por el teniente de navío Bruno de Heceta, el más antiguo de los oficiales de Marina llegados aquel año de España, que mandaba la fragata *Santiago*.

Heceta, nacido en Bilbao hacia 1744 y guardia-marina desde los 14 años, había llegado a San Blas con el grupo de oficiales mencionado anteriormente en octubre de 1774, y se le había conferido el mando de aquella base naval. Juan Pérez, comandante en la expedición anterior, iba esta vez en la fragata *Santiago* como segundo, habiendo sido ascendido a teniente de fragata, siendo su piloto Cristóbal Revilla.

Tres días después de su salida, el teniente de fragata Juan Manuel de Ayala, que había sido nombrado comandante de la goleta *Sonora*, tuvo que tomar el mando del paquebote *San Carlos*, debido a una súbita enfermedad de su comandante, el teniente de fragata Miguel Manrique. En el *San Carlos* iba como piloto José Cañizares.

De este modo, inesperadamente el mando de la *Sonora* pasó al teniente de fragata Juan Francisco de la Bodega y Quadra, quien al principio era únicamente su segundo comandante. Procedía de una familia vasca pero había nacido en Lima (Perú), y había llegado en octubre de 1774 a la ciudad de México, junto con los restantes oficiales. Cuando se puso en marcha la expedición, Bodega iba a quedarse en Tepic, junto con Ayala y Choquet, hasta la próxima expedición, ya que

[10] C. E. Chapman, «The Alta California Supply Ships, 1773-76», *Southwestern Historical Quarterly*, 19 (1915), p. 191. Wagner, en *Cartography*, cataloga el mapa del puerto de San Francisco como hecho por la expedición del *San Carlos*, mandado por Juan Manuel de Ayala.

en un principio el virrey no había pensado que fuese también la goleta. Cuando se dio el mando de la misma a Juan de Ayala, el propio Bodega pidió embarcarse en ella como segundo, porque consideró necesario que ésta llevase un segundo oficial debido a la gran dificultad que habría de tener su navegación.

Francisco Antonio Mourelle de la Rúa, que era un oficial de la Armada que había venido de Veracruz, quedó como piloto de la pequeña goleta. Mourelle, nacido en Galicia, había llegado a California a la edad de 20 años, tras pasar siete de formación como piloto en Sevilla.

Los frailes franciscanos Miguel de la Campa Cos y Benito de la Sierra acompañaron la expedición como capellanes, y más tarde permanecerían en California como misioneros [11]. El cirujano de la expedición sería Juan González.

Reanudado nuevamente el viaje, tras estos cambios impuestos por la enfermedad de Ayala, el día 19 de marzo, y tras avistar el 24 las islas Marías, la expedición estuvo retenida por vientos contrarios hasta el 21 de mayo, junto a una isla que llamaron del Socorro, en 18° 53' N. Francisco Mourelle pensó que podía ser la isla de Santo Tomé descubierta por Hernando de Grijalva, y que, curiosamente, no venía en las cartas francesas ni en las historias de California que había leído.

La expedición celebró una junta para decidir la derrota a seguir y, atendiendo a la opinión expresada en ella por Bodega y Mourelle, que se basaban en las malas condiciones en que se hallaban los buques para navegar con vientos contrarios, finalmente se decidiría no entrar en Monterrey, cuya latitud alcanzaron el 21 de mayo. Llegaron más allá, a un puerto en los 41° 7' N que llamaron puerto de la Trinidad, hoy Trinidad Bay, que fue descubierto el 9 de junio, y del cual tomaron posesión para España dos días más tarde.

Tras permanecer diez días haciendo aguada, cortando algunos troncos para arreglar los masteleros de la goleta y haciendo ciertas modificaciones en sus velas, establecieron contacto con los indios, y Heceta y Bodega levantaron un plano del puerto. Éste les pareció muy adecuado para establecer una guarnición, pues estaba muy protegido

[11] Campa escribió un diario que se encuentra en el Archivo de Indias, V, Guad. 515, y en el Archivo General de la Nación de México, Hist. 324.

de vientos y posibles enemigos. Hicieron también interesantes anotaciones sobre el orden de las mareas y las corrientes.

Mourelle dejó en su diario cuidadosas observaciones acerca de los indios. Parece ser que éstos mostraron, en todo momento, un trato muy amistoso hacia los españoles. También examinó la forma de sus casas, su modo de vestir y adornarse, su sistema de gobierno, la aparente ausencia de prácticas religiosas, su lenguaje, sus armas, su interés por los objetos de hierro, las técnicas que practican para la caza y pesca, los recursos agrarios, etc...

Continuación del viaje

Los dos buques prosiguieron su camino hacia el norte el 19 de junio, aunque no hicieron muchos progresos en aquella dirección por no tener vientos favorables. A fines de junio estaban a 100 leguas de la costa, y mientras Bodega y Mourelle eran partidarios de seguir separándose más de tierra para poder llegar a un punto más lejano en el norte cuando soplasen los vientos del sur, Heceta decidió escuchar a Pérez, como las instrucciones lo aconsejaban. Éste pensaba que los vientos eran del sur, adecuados, por lo tanto, para avanzar por la costa hacia el norte. Sin embargo, los vientos soplaron del oeste y noroeste, y llegaron a tierra antes de lo que deseaban.

El 9 de julio creyeron estar próximos al extremo norte del estrecho de Juan de Fuca, según el mapa de Bellin que llevaban. Sin embargo, siguieron sin ver tierra hasta el 11 de julio, en latitud de 48° 26' N. Intentaron entonces arribar a la costa, pero no les fue posible, ya que las corrientes y vientos les empujaron hacia el sur, por lo que buscaron algún puerto. Tras avistar en 46° N una entrada que Heceta llamó de la Asunción, continuaron hasta el lugar donde la tripulación del *Santiago* descubrió la rada de Bucareli, en 47° N, y en ella desembarcaron Heceta, fray Benito de la Sierra, Cristóbal Revilla, el cirujano Juan González, Dávalos y algunos hombres armados, tomando posesión para España.

Mientras, la goleta había fondeado el 14 de julio, tres millas más al norte, en 47° 23' N, en un paraje muy peligroso entre una punta y una línea de bancos de arena que se ha identificado con el actual Point Grenville, donde nueve canoas de indios se brindaron a conducirlos a

sus poblados. Los españoles no accedieron a ello; sin embargo los indígenas, deseosos de establecer relación con ellos, les habían ofrecido pescado y carne, e intercambiado pieles por trozos de hierro. A pesar de ello, al día siguiente, cuando seis hombres de la goleta, al mando de Pedro de Santa Ana, fueron en una canoa a tierra a hacer leña y aguada y cortar madera para un nuevo mastelero, 300 indios se echaron sobre ellos, matándoles, por lo que este lugar fue llamado punta de los Mártires.

Los tripulantes de la *Sonora* estaban intentando acercarse a la fragata, cuando de nuevo se aproximaron a ellos varias canoas de indios que, ante la actitud recelosa de los españoles, sacaron sus arcos y escudos de hierro; los españoles respondieron con sus fusiles y mataron a seis indígenas.

Probablemente debido a estos hechos dieron el nombre a una isla algo más al norte de isla de los Dolores, hoy Destruction Island. Con los reconocimientos efectuados probaron que el imaginario estrecho de Fuca no existía entre los 47° y 48° de latitud norte.

Después de estos sucesos se celebró una junta a instancias de Juan Pérez y de su segundo piloto, Cristóbal Revilla, que consideraban la goleta demasiado frágil para llevar a cabo el viaje, y sugerían el regreso a Monterrey y San Blas. Sin embargo, atendiendo a la opinión de Bodega y de Mourelle, se decidió proseguir aquél, transbordando a la goleta seis hombres para reponer los siete perdidos. Tanto Bodega como Mourelle expusieron claramente en sus diarios su opinión acerca de la continuación del viaje. El primero expresó su parecer sobre la obligación que tenía de alcanzar los 65° N, mientras el segundo consideraba que se debían resignar a todas las incomodidades por «el amor al servicio del rey».

Tras un nuevo intento de Pérez por detener el avance de la expedición hacia el norte, hecho mediante una representación firmada, ambos buques siguieron navegando en conserva el día 14, y así permanecieron hasta el día 30 del mismo mes de julio, en que se separaron a causa de una tormenta.

Derrota de Heceta

Tras la separación de la goleta, celebraron un consejo en el barco en el que los oficiales expresaron su opinión favorable al regreso a Monterrey, porque el escorbuto no había dejado suficientes hombres hábiles para manejar la nave en caso de tormenta. Heceta, a pesar de los avisos, pretendió seguir hacia el norte y el 10 de agosto avistaron tierra en la región de Nutka, divisando hacia el noroeste una montaña que les recordó uno de los picos de Tenerife, en 50° N

Heceta finalmente debió ceder a las presiones de la tripulación, que deseaba regresar, y decidió emprender la derrota hacia el sur. El 12, cuando estaban en latitud 49° N, vieron dos puntas salientes con una playa y colinas bajas, que pudo haber sido Clayoquot Sound o Barclay Sound.

El día 15, cuando se hallaban en latitud 47° 34' N, se les acercaron algunos indios para comerciar, entre los que creyeron reconocer a alguno de los que les habían atacado anteriormente, por lo que intentaron tomar alguno como rehén, aunque no lo consiguieron.

El 17 de agosto Heceta descubrió en 46° 9' N la boca del río Columbia, llamándola bahía de Nuestra Señora de la Asunción, aunque más tarde aparecería como entrada de Ezeta, nombre que se mantendría hasta la llegada del navegante inglés Grey. Heceta pensó en aquel momento que debía de ser la boca de un gran río o el paso hacia otro mar por las fuertes corrientes, que pudieron apreciar, pero reflejó en su diario, sin embargo, la certeza de que no era aquél el paso descubierto en 1692 por Juan de Fuca, por hallarse en otra latitud, asegurando a la vez que tampoco existía dicho paso entre los 48° y 47° de latitud como señalaban los mapas, porque él no lo había hallado en dichas latitudes. En este momento no se emprendió la exploración, sino que se dio nombre simplemente a los cabos que están en la entrada: cabo San Roque al del norte, y cabo Frondoso al del sur, junto a otro cabo que llamaron Falcón, en 45° 28' N, que tal vez fuera lo que hoy llaman Tillamook o False Tillamook.

La *Santiago* prosiguió su viaje hacia el sur, haciendo observaciones periódicas de la tierra cuando la densa niebla lo permitía. Pasó junto a cabo Blanco de San Sebastián y a cabo Mendocino.

Ancló en Monterrey el 29 de agosto, permaneciendo allí hasta noviembre, haciendo pequeñas exploraciones de la costa hacia San Fran-

cisco mientras esperaba el regreso de la *Sonora*, y donde moriría Juan Pérez.

Derrota de Bodega

Mientras tanto, Bodega en la goleta *Sonora* decidió proseguir la exploración con ánimo de alcanzar los 65° N. A pesar de que tanto Bodega como Mourelle afirmaron en sus propios diarios que fueron separados accidentalmente por una tormenta, su resolución de seguir era tan fuerte, que más parece un plan deliberadamente planeado por ambos para poder cumplir las instrucciones del virrey, y así apareció expresado en la recopilación escrita por Mourelle en 1791.

Heceta confiaba en que Bodega pronto se sentiría forzado a volver a California por las protestas de sus oficiales, mientras, sin embargo, Bodega se mostraba plenamente convencido de que iba a tener éxito [12].

La *Sonora* se adentró en el océano, encontrándose el 5 de agosto a 170 leguas de la costa y en latitud de 45° 55' N. Empezaron entonces a soplar vientos del sudoeste, y se reunieron los oficiales para tomar una decisión sobre lo que era más conveniente hacer. Acordaron unánimemente continuar la exploración a pesar de la escasez de agua y alimentos, y la tripulación celebró una misa en honor de Nuestra Señora de Belén para que les ayudase a alcanzar la latitud que el virrey les había ordenado.

Tras grandes dificultades por el mal tiempo, el 15 de agosto divisaron desde la *Sonora*, en latitud 57° 17' N, un monte nevado al que dieron el nombre de monte de San Jacinto, que sería más tarde llamado por el capitán Cook Mount Edgecumbe, cuyo nombre permanece. Denominaron el cabo situado cerca de él cabo del Engaño, situándolo en latitud de 57° 02' N, y la entrada de Sitka Sound, ensenada del Susto.

Según el mapa de Bellin que llevaban consigo, basado en los descubrimientos rusos y por el cual se guiaban, según el rumbo que ha-

[12] Heceta, en su diario *Segunda Exploración*, dice: «Hasta la presente no se ha sabido si fue o no voluntaria la separación». Archivo General de la Nación de México, Hist. 324, o Archivo General de Indias, Estado 38-11.

bían llevado debían haber estado por lo menos a 135 leguas de la costa, y no tocando en ella, como realmente se encontraban.

Hallaron, ligeramente al norte, un pequeño puerto que llamaron Guadalupe, pero no pudiendo proveerse en él de agua y de leña, Bodega y Mourelle dieron la vela de nuevo hacia el norte el 18 de agosto, y un día más tarde alcanzaron el lugar que llamaron puerto de los Remedios en 57° 20' N, donde fondearon y del que tomaron posesión. Bodega describió bien a los indios que encontraron y la relación que establecieron con ellos. Abandonaron este puerto el día 22 de aquel mismo mes.

Los vientos no les permitieron ir más allá de los 58° 30' N, y obligada por los fuertes vientos del norte, la *Sonora* tuvo que dirigirse hacia el sur, navegando lo más próxima posible a la costa para intentar descubrir el paso de Juan de Fuca.

Bodega y Mourelle descubrieron el 24 una amplia entrada de la cual tomaron posesión y levantaron un plano, nombrándola entrada o puerto de Bucareli, todavía conocida hoy como Bucareli Sound, en 55° 17' N, donde aprovecharon para descansar y recuperarse. No vieron indio alguno en aquellos días. Dieron nombre a dos lugares más: la isla de San Carlos (isla Forrester) y el cabo de San Agustín, en la hoy conocida como isla Dall.

Antes de emprender el regreso, Bodega hizo un último intento el 27 de agosto para alcanzar los 60° 00' de latitud norte, pero la gran cantidad de enfermos en la tripulación, sobre todo de escorbuto, les hizo desistir del intento, alcanzando de nuevo únicamente los 58°.

En el viaje de regreso, iniciado el 8 de septiembre, que transcurrió con enormes dificultades por causa del mal tiempo y el deficiente estado de salud de la tripulación, descrito de manera sobrecogedora por Mourelle, vieron tierra unas cuantas veces, pero evitaron cualquier aproximación a ella.

Así, el 11 de septiembre avistaron en 53° 54' N el archipiélago de la Reina Carlota, también conocido por los españoles como isla de Floridablanca, y se mantuvieron a vista de tierra hasta la latitud de 47° N, pasando cerca de la costa también frente a la isla de Vancouver y Quadra, y reconociendo de lejos cabo Blanco.

Desde los 45° 27' N hasta los 42° 50' N, fue realizado un cuidadoso reconocimiento de la costa en busca del río de Martín de Aguilar, que no lograron encontrar. El 3 de octubre descubrieron y toma-

ron posesión, en California, en 38° 18' N, de la ensenada que ellos creyeron era el Puerto de San Francisco, y que será conocida como puerto de la Bodega, hoy Bodega Bay. Sus dos extremos fueron llamados puntas del Cordón y de Arenas. En aquel lugar encontraron gran cantidad de indios que se comportaron muy amistosamente con los españoles, entregándoles presentes sin pedir nada a cambio [13].

Llegaron frente a San Francisco el 5 de octubre, pero decidieron seguir sin detenerse hasta el puerto de Monterrey, en 36° 44' N, donde entraron el 7 de octubre. Los misioneros y el comandante del presidio, Fernando de Rivera, les ayudaron a recobrar la salud, pero la tripulación estaba tan enferma que tuvieron que reemplazar parte de ella con la de la fragata de Heceta. Después de 22 días en Monterrey, la goleta partió el 1 de noviembre, costeando California hasta el cabo de San Lucas, hacia San Blas, adonde llegó el 20 del mismo mes.

Resultados

Entre las seis relaciones de la expedición que se han conservado, es notable, por el interés mostrado por la historia natural, particularmente por la antropología, la de Francisco Antonio Mourelle, con notas sobre las costumbres y lenguaje de los nativos, y por el rigor de los datos geográficos que aporta. Su diario fue traducido al inglés y publicado por Barrington en 1781, y durante muchos años fue la única fuente de información sobre los descubrimientos españoles en la costa noroeste [14].

Junto con el diario de Mourelle, han llegado hasta nosotros los de Juan Pérez, Bruno de Heceta, Juan Francisco de la Bodega y Quadra y fray Miguel de la Campa [15].

[13] Una interesante discusión sobre este descubrimiento está en C. R. Edwards, «Wandering Toponyms: El Puerto de la Bodega and Bodega Bay», *Pacific Historical Review*, 33 (1964), pp. 253-272.

[14] El diario de Mourelle se conserva en el Archivo General de la Nación de México, Historia, vol. 324. Otras versiones pueden encontrarse en el Archivo General de Indias de Sevilla, Estado 38-11; en Madrid, en la Biblioteca del Palacio Real, Ms. 299-6; y en el Museo Naval, Ms. 331, 332 y 575. Es notable el trabajo de Amancio Landín Carrasco sobre Mourelle, titulado *Mourelle de la Rúa, explorador del Pacífico*, Madrid, 1971.

[15] Éstos se custodian en el Archivo General de la Nación de México, Historia, vol. 324. Copias de los tres últimos se encuentran en el Archivo General de Indias de Sevilla.

Mujer de Nutka. Dibujo por Tomás de Suria. (Museo Naval de Madrid, manuscrito 1.725 (4).)

Los fondos cartográficos de esta expedición están en el Archivo General de Indias de Sevilla, Archivo Histórico Nacional y Museo Naval de Madrid [16]. Tanto Bodega como Mourelle señalan entre los mayores méritos de este viaje la elaboración de una carta que comprendía desde los 58° N de latitud hasta los 36° 44' N del establecimiento de Monterrey, acompañada de los planos de los parajes donde había anclado.

Esta expedición exploró una amplia zona de la costa noroeste, y proporcionó las primeras cartas y descripción detallada de varias partes de ésta.

La siguiente exploración de la costa noroeste fue realizada por el capitán Cook en su tercer y último viaje. Procedía de las islas Sandwich, y el 7 de marzo de 1778 tocó la costa pacífica de América en latitud 44° 33' N. Llevaba instrucciones de buscar el paso del noroeste y llevó a cabo un cuidadoso reconocimiento de la costa; aunque recorrió menos extensión de la costa noroeste de Estados Unidos que Juan Pérez, Heceta y Bodega, realizó exploraciones de mayor importancia más al norte, en las costas del actual estado de Alaska.

Algunos factores conferirían, no obstante, importancia al paso de Cook por la costa noroeste. En primer lugar, hizo determinaciones de longitud con mucha mayor precisión de la que habían podido tener los españoles, ya que llevaba los nuevos cronómetros marinos inventados en Inglaterra; por otra parte, contribuyó a despertar el interés de los comerciantes ingleses por el tráfico de pieles al haberse llevado unas cuantas desde aquellas regiones; por último, dio a conocer sus descubrimientos inmediatamente, haciendo recaer sobre él los honores de ser el primer descubridor de aquellos lugares.

Varias versiones del diario de Bodega y Quadra existen en el Museo Naval de Madrid, Mss. 126, 618 y 622. Dos de ellos, *Primer Viaje* y *Navegación*, fueron publicados en el *Anuario de la Dirección de Hidrografía* en 1865 y en la *Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos*, en 1943, editada por el Museo Naval.

El diario escrito por fray Miguel de la Sierra está depositado en la sección de manuscritos de la Biblioteca del Congreso de Washington. Fue publicada en inglés por Henry Raup Wagner en el *Quarterly of the California Historical Society*, septiembre de 1930.

[16] H. R. Wagner, *Cartography*, pp. 342-343.

Expedición de Ignacio de Arteaga y de Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1779)

La organización

Después del éxito conseguido por Bodega en este primer viaje suyo al noroeste, el virrey Bucareli decidió que se organizase otro inmediatamente, solicitando de la Corona la autorización para acometer la empresa. José de Gálvez, ministro de Indias, aprueba el 20 de mayo el envío de una nueva expedición, aconsejando que se empleen los oficiales que se encuentran en San Blas.

Pero no habiendo en el apostadero de San Blas embarcaciones adecuadas para emprenderla, encargó a Bodega que pasase a El Callao, en Perú, para comprar un buque apropiado para hacer nuevos descubrimientos en la costa septentrional de California. Así lo hizo Bodega a principios de 1777, y el 20 de febrero de 1778 llegó a San Blas con la fragata *Nuestra Señora de los Remedios*, alias la *Favorita*, de 143 toneladas y 40 codos de quilla, así como con pertrechos para otros buques que se hallaban en este apostadero. La demora en su llegada hizo que se retrasase la expedición hasta el año siguiente de 1779, aunque una real orden del 1 de agosto de 1777 ya había nombrado comandante de la expedición al teniente de navío Ignacio Arteaga.

Bodega aprovechó esta ocasión para levantar una carta desde El Callao hasta el cabo San Lucas, rectificando las deficiencias que encontró en la carta de M. Bellin, que había llevado con él, así como los planos de los puertos de Acapulco, Payta y Lima.

Las fragatas que harían este viaje serían, pues, la *Princesa*, que Bucareli mandó construir para este fin en San Blas, y *Nuestra Señora de los Remedios*, alias la *Favorita*, traída por Bodega desde Perú.

A fines de 1778, ambas se hallaban ya provistas de víveres, pertrechos y tripulación, así como de las guarniciones necesarias, pero no se harían a la vela hasta el 11 de febrero de 1779, desde el puerto de San Blas.

La *Princesa* iba mandada por el oficial de la Armada teniente de navío Ignacio Arteaga, y su segundo comandante era el teniente de navío Fernando de Quirós y Miranda; el primer piloto, José Camacho, y el segundo, Juan Pantoja. Como capellanes iban los franciscanos Juan

Antonio García Riobó y Matías Santa Catalina Noriega, siendo la dotación total de 98 hombres, con alimentos para 19 meses.

El segundo buque estaba a las órdenes del teniente de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra, llevando como segundo al alférez de fragata Francisco Antonio Mourelle, de primer piloto al alférez de fragata José Cañizares, y de capellanes a Juan Bautista de Aguirre y Cristóbal Díaz, yendo un total de 107 hombres y provisiones para 15 meses. Ambos buques cargaron sólo el agua necesaria para siete meses.

Arteaga recibió la orden de alcanzar los 70° N, aunque sólo llegaría a los 61° N 39'. La altura de latitud que le solicitaban planteaba serias dificultades, ya que a partir de los 58 N a los que había llegado Bodega, la derrota a seguir era confusa. Como bien dice éste,

> no teníamos conocimiento a quien poder dar un pequeño crédito, pues los ydrografos varían con tanta diferencia [17].

Mourelle dice también en su diario que

> unos hacen que la costa siga desde los 62° N hacia el Sudoeste, otros la llevan hacia el oeste, y otros manifiestan su dirección hacia el noroeste.

Para simplificar la derrota a seguir hasta los 58° N, Bodega elaboró una carta, de la que realizó varias copias, donde se recogían todos los conocimientos adquiridos hasta el momento sobre la zona. En ella señaló de encarnado el trazado de la costa según la carta que M. Bellin imprimió en 1766, incluyendo los conocimientos aportados por los viajes rusos de Bering y Chirikov, señaló con puntos negros la carta incluida en la *Historia de las Californias* a partir de los datos proporcionados por Monsieur Delisle, y de amarillo una carta de la Academia Imperial de San Petersburgo con los últimos descubrimientos de los rusos.

Bodega impuso en este nuevo viaje, como escala obligatoria, la entrada de Bucareli en 55° 18' N, que había descubierto en su viaje anterior. Allí la expedición no se limitaría a hacer aguada, leña y dar

[17] Véase el diario de Bodega *Navegación y descubrimientos hechos de orden de S. M. en la costa Septentrional de California... Año de 1779*, Museo Naval, Ms. 332.

reposo a la tripulación, sino que el comandante se proponía también hacer un reconocimiento de dicha entrada. Así pues, no tocarían la costa hasta que llegaran a los 55° de latitud, considerando que por debajo de esa latitud la costa noroeste ya había sido lo bastante explorada y la soberanía española estaba suficientemente afianzada. Todos los descubrimientos realizados en este viaje tuvieron lugar, por lo tanto, en el actual estado de Alaska.

El viaje

Tras abandonar San Blas, pasaron el 25 de febrero al sur de las islas Marías, y los vientos que soplaban del noroeste les hicieron perder latitud hasta llegar a los 19° 47' N. El 4 de abril cambiaron los vientos y soplaron fuertemente del noreste golpeando a las fragatas con violencia. El padre Juan Riobó narró en su diario cómo se perdieron la mayor parte de las medicinas que tenían al caerse al suelo el armario donde se guardaban [18].

Pasado este temporal, consiguieron navegar rumbo al norte sin grandes novedades hasta el 19 de abril, fecha en que fueron alcanzados por una fuerte tormenta del sudeste cuando se hallaban en latitud de 41° N y 37° al oeste del meridiano de San Blas. Al día siguiente, la *Princesa* perdió de vista a la *Favorita*. La situación era tan difícil que el comandante de la *Princesa* prometió a Nuestra Señora del Rosario, patrona de la fragata, entregarle el trinquete y llevar, descalzo, el mástil en procesión hasta la iglesia de San Blas si la Virgen les salvaba de éste y otros peligros que encontrasen. Riobó afirmó que la Virgen, sin duda, les otorgó su protección, ya que resultaría difícil encontrar otro viaje de descubrimiento con tantos peligros y que hubiese acabado tan felizmente.

Con vientos ya favorables pero lluvias y tiempo muy frío, llegaron el 3 de mayo al puerto de Bucareli, situado en el extremo sur de la isla del Príncipe de Gales.

[18] Véase «An account of the Voyage made by the frigates *Princesa* and *Favorita* in the year 1779 from San Blas to Northern Alaska», *Catholic Historical Review*, 4 (1918-1919), pp. 222-229.

Bodega describió su navegación en la *Favorita* con todo detalle; avistaron tierra el 1 de mayo, reconociendo las serranías cubiertas de nieve próximas a la ensenada del Susto y bahía del Príncipe, descubiertas en el viaje anterior, y la *Favorita* ancló frente a la entrada de Bucareli el día 2.

La *Princesa* no pudo anclar a su lado a causa del viento, y lo hizo en la entrada oriental de Bucareli, frente a una pequeña bahía que descubrieron que podía ser un buen puerto, al que llamaron de la Santa Cruz, por haberlo descubierto el día de la celebración de esta festividad.

Se hallaba dentro de la misma bahía de Bucareli, en 55° 17' N, y Mourelle lo describe como una preciosa dársena. Allí acabarían por reunise las dos fragatas y fondearían juntas en lugar seguro hasta el 15 de junio, días que emplearon en realizar un concienzudo examen del área y en proveerse de agua, leña y lastre.

Exploración del puerto de Bucareli

Desde el primer día de su llegada intentaron entrar en contacto con los indios, pero éstos sólo después de haber escondido a sus mujeres en los bosques se acercaron finalmente a los españoles, con signos de paz: unos lanzaban plumas blancas al aire desde un promontorio mientras otros se ponían en fila, junto a la orilla, con los brazos en cruz. Los expedicionarios les hicieron algunos regalos, y a cambio recibieron pescados, que apreciaron muchísimo por la gran escasez de alimentos frescos que padecían.

A partir de entonces, todos los días se acercaban los indios a las fragatas, sobre todo al amanecer y al ponerse el sol, llevando diversos objetos para intercambiar con los españoles: pescados, esterillas para dormir hechas de corteza de árbol, y pieles de foca, nutria, oso, ciervo y otros animales.

Aquellos indígenas usaban como armas unas flechas muy bien hechas, algunas terminadas en pedernal o hueso, pero la mayoría en afiladas puntas de hierro o cobre; sus lanzas eran muy rectas y de forma regular, y los cuchillos, cortos y de doble filo. Llevaban también una especie de armadura, con escudo y protecciones para las piernas hechas de trozos de madera unidos con cuerda. En la cabeza se ponían la fi-

gura de una bestia tallada en madera. Su mayor deseo era adquirir piezas de cobre y, sobre todo, de hierro.

Los españoles notaron que entre los indígenas había algunos de tez tan clara como la de los europeos, mientras otros tenían el color del pelo y la piel más semejante a la de los otros indios de América.

El 18 de mayo salió una expedición de exploración compuesta de dos lanchas armadas provistas de víveres para 18 días. Iban en ellas el primer piloto José Camacho, el segundo de la *Princesa*, Juan Bautista Aguirre, Juan Pantoja, y el cirujano Juan García, todos bajo la dirección del alférez de fragata graduado Francisco Antonio Mourelle.

Examinaron detenidamente la bahía donde se encontraban y toda el área entre la ensenada del Príncipe Felipe (hoy Christian Sound), la entrada al estrecho de Chatham en 55° 53' N y la ensenada del Susto (entrada de Sitka Sound).

Empezando el reconocimiento desde la punta de San Bartolomé, donde Mourelle observó y anotó cuidadosamente la forma de las casas, fueron recorriendo sucesivamente: el puerto de San Antonio, el puerto de la Asunción y el puerto Mayoral. Adentrándose en el canal que formaban la isla de San Ignacio y Santa Rita, llegaron al de la Real Marina. Desde este último puerto pasaron a la isla de San Fernando, junto a la punta de la Amargura. Desde allí por el canal de Portillo alcanzaron la bahía de Esquivel, y desde ella, por el canal de San Cristóbal, entraron en el seno de San Alberto. Reconocieron seguidamente las islas de San Fernando, la ensenada occidental de la punta de la Amargura, el puerto del Bagial, la isla de la Madre de Dios y el puerto de la Caldera. El 2 de junio llegaron a la isla de San Juan, continuando hacia el puerto de la Estrella, puerto del Refugio, puerto de los Dolores, punta de la Arboleda y puerto Mayoral, para finalizar el día 10 en la isla de San Ignacio, desde donde regresaron a las fragatas.

En estos reconocimientos fueron levantados planos particulares de los puertos y ensenadas visitados, así como un plano general de la entrada. Hicieron también cuidadosas descripciones de la geografía física, correspondiendo esta aportación sobre todo a Mourelle, que tomó en su diario nota pormenorizada de los recursos naturales del país, de su flora, fauna y minerales, así como exactas descripciones de las costumbres de los nativos. Éstos les causaron numerosos problemas al intentar robarles y atacarles a menudo, llegando la tensión hasta tal punto que los españoles se vieron obligados a disparar sus cañones contra dos ca-

noas de indios, vacías, para que les sirviera de escarmiento y cesaran los acosos y los robos.

Mientras las lanchas hacían la exploración que se acaba de describir, el alférez de fragata y primer piloto José de Cañizares se quedó levantando el plano del puerto de la Santa Cruz, que se insertó en el plano general, estudiando las mareas en toda la entrada y ayudando al comandante de la *Favorita* en el reconocimiento del lugar donde se hallaban.

El regreso de la pequeña expedición de Mourelle fue muy celebrado. Los que quedaron en el puerto de La Cruz vieron cómo un centenar de canoas venían a instalarse en una cala de aquel mismo puerto, mostrándose los indígenas tan atrevidos que derribaron la cruz que los españoles habían puesto en acción de gracias para robar los clavos que llevaba.

Próximos ya a zarpar echaron de menos a dos marineros de la *Favorita*, e imaginando que habían sido secuestrados por los indios tuvieron que capturar a algunos de éstos para utilizarlos como canje.

En todo momento, y a pesar de las provocaciones, procuraron mantener con los indígenas el mejor trato posible y no herirles de ningún modo.

Les llamó poderosamente la atención la costumbre que tenían las mujeres casadas de llevar una especie de tableta de dos dedos de anchura en el labio inferior, mientras las solteras sólo tenían una incisión en el labio, de donde colgaban un pequeño palo o una aguja de cobre.

Poco después descubrieron que los dos marineros desaparecidos habían intentado desertar voluntariamente, por lo que fueron castigados.

Todos estos acontecimientos retrasaron la salida, que pudieron, por fin, efectuar el 15 de junio, pero vientos contrarios empujaron a las fragatas hacia el puerto de San Antonio, en la actual Baker Island, donde debieron esperar hasta el 1 de julio, cuando soplaron vientos favorables para dar la vela hacia el norte.

El camino hacia Alaska

El 9 de julio vieron el cabo y monte de San Elías, cuando se hallaban en latitud de 59° 02' N, pasando cerca de él el 17 de julio. Des-

cubrieron y dieron nombre a la isla del Carmen (Kayak Island) en Alaska. Después cruzaron la boca de la actual rada del Príncipe Felipe, y el 21 de julio alcanzaron un puerto en el lado oeste de la isla de Hinchinbrook. Mourelle situó este puerto en latitud 60° 13' N y lo llamó Puerto de Santiago Apóstol (Port Etches), del que tomaron posesión el 23, quedándose allí hasta el 28, y dando el nombre de Santa María Magdalena (Hinchinbrook Island) a la isla donde se encontraba.

Los pilotos Cañizares y Pantoja fueron enviados en una lancha a examinar si había algún paso en la dirección norte, hacia el oeste de la isla en la orientación de la costa, pero regresaron diciendo que ésta corría hacia el sur, desde el cabo de San Elías, el que hoy se conoce como cabo Suckling en 59° 59' N.

Intentaron ver si el paso se hallaba más al norte y encontraron varios grupos de indios de características muy diferentes a los anteriores.

El día 28 se hicieron a la vela, y al día siguiente se encontraron en medio de una gran tormenta, con vientos huracanados y rodeados de islotes rocosos. Permanecieron inmóviles por miedo a naufragar contra la costa, y finalmente ambas fragatas pudieron echar el ancla frente a una isla que llamaron de San Aniceto (Cape Elizabeth Island), en el extremo sudoeste de la península de Kenai. En la punta sur de ésta, los tenientes de navío Fernando de Quirós y Juan Francisco de la Bodega y Quadra tomaron posesión, el 2 de agosto, de una ensenada estimada en 59° 08' N, que llamaron de Nuestra Señora de Regla, de la que levantaron un plano.

Sin embargo, al no encontrar el paso que buscaban, ni poder continuar hacia el norte a causa de las intensas nieblas, teniendo en cuenta lo avanzado de la estación y que bastantes miembros de la tripulación estaban enfermos de escorbuto, iniciaron el regreso hacia cabo Mendocino tan pronto como hubo viento favorable. Avistaron el cabo el 4 de septiembre, pero de nuevo vientos contrarios les empujaron hacia el norte llevándoles hasta los 54° N. Volvieron a esperar vientos favorables, que les llevaron de nuevo a cabo Mendocino y de allí, tras permanecer nuevamente detenidos por una calma de ocho días, llegó la *Favorita* a San Francisco el 14 de septiembre, y la *Princesa* un día después.

En aquel puerto se asistió a los enfermos, y los pilotos terminaron sus mapas y apuntes de la costa y las tierras descubiertas.

Ambos barcos saldrían de allí el 30 de octubre y llegarían a San Blas a finales de noviembre.

Resultados

Los resultados más importantes de esta expedición fueron el reconocimiento de la bahía de Bucareli y las exactas mediciones de la latitud de todos los lugares que reconocieron.

Los diarios originales de Arteaga, Bodega, Quirós, Camacho, Pantoja, Cañizares y Aguirre son ricos en detalles sobre la vida y costumbres de los nativos. El virrey Martín de Mayorga, que sucedió al virrey Bucareli, muerto en abril de aquel año, comunicó a Gálvez los positivos resultados de esta expedición, y añadió una lista de los ropajes, armas e instrumentos indígenas que se remitían en un cajón [19].

Los logros geográficos alcanzados por esta expedición son enormes, sobre todo si se tiene en cuenta que sus miembros desconocían los descubrimientos hechos por Cook en estas mismas latitudes. Los resultados pueden observarse a través de la cartografía que se ha conservado: la carta reducida de 59° 30' N a 61° hecha por José Camacho; las dos cartas reducidas dibujadas probablemente por José Pantoja; el puerto de Santiago de Camacho, y los cuatro mapas de Bucareli Sound, según Henry R. Wagner, el primero de los cuales es de Cañizares [20].

Al regreso de Arteaga y Bodega y Quadra, España estaba participando en la guerra entre Gran Bretaña y los colonos americanos. Esto les impidió organizar inmediatamente otros viajes. Las informaciones

[19] Los diarios de esta expedición se pueden encontrar en el Archivo de la Nación de México (Historia 63 y 64), y copias certificadas de ellos se encuentran en el Archivo General de Indias (Sevilla), Estado 38. Hay una copia del diario de Arteaga en el Museo Naval de Madrid, Ms. 622. Hay otras copias del diario de Bodega en la Biblioteca del Palacio Real, Ms. 324-328, y en el Museo Naval, Ms. 332 y 618. La relación escrita por Mourelle se conserva en el Museo Naval de Madrid (Ms. 332 y 622) y en la biblioteca William Andrews Clark de Los Ángeles, 40.

El diario de García Riobó se encuentra en la Biblioteca Beinecke de la Universidad de Yale. El padre Walter Thornton, S. J., publicó un extracto del mismo, que se halla en la Universidad de Santa Clara, en la *Catholic Review* de julio de 1918.

[20] H. R. Wagner, *Cartography*, vol. 1, p. 196; y vol. 2, p. 345.

traídas por Arteaga de que no había indicios de Cook y de que la «amenaza rusa» se reducía al tráfico de pieles en las islas Aleutianas, tranquilizaron al virrey, quien, sin embargo preparó la siguiente expedición, pero el rey dictó una cédula el 10 de mayo de 1780, por la que se ordenaba el cese de los viajes de altura [21].

Expedición de Esteban Martínez y Juan Pantoja y Arriaga (1782)

Ésta es una de las pocas expediciones que exploraron la costa de Santa Bárbara y de la cual se han conservado los diarios de navegación. Existen dos diarios, y ambos se conservan en el Archivo General de la Nación de México, en la sección de California, vol. 35. El primero fue escrito por Esteban José Martínez, comandante de la expedición en la fragata *Princesa*, también llamada *Nuestra Señora del Rosario*, siendo más incompleto que el segundo, compuesto por el segundo piloto, Juan Pantoja y Arriaga, uno de los pilotos destinados al Departamento de San Blas que alcanzó mayores logros.

El piloto no tenía en la época únicamente la misión de pilotar, sino también la de cartografiar los puertos y costas que visitaran. Juan Pantoja fue, efectivamente, un gran cartógrafo, como lo acreditan las cartas por él realizadas que se han conservado. Formado en el seminario de San Telmo de Sevilla, había recibido ya el título de pilotín en Lima, donde sirvió durante siete años antes de pasar a San Blas con Bodega en la *Favorita*, junto con el otro joven piloto José de Tovar y Tamariz. En 1779 había ido ya como segundo piloto con Arteaga a Alaska. En 1781 se le confirió el mando de la fragata *Favorita*. Esta misión no sería la última de Pantoja como piloto desde San Blas, pues en calidad de tal realizaría todavía otro viaje en la *Aránzazu*.

No se han encontrado diarios escritos ni por Juan Agustín de Echeverría, comandante del segundo navío de esta expedición, la fra-

[21] Ignacio de Arteaga, *Diario de la navegación que con el favor de Dios y de la Virgen de Regla espera hacer el Teniente de Navío..., Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos*, VII, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1975. La obra cartográfica fue ampliamente estudiada por Henry R. Wagner, *Cartography of the Northwest Coast of America to the year 1800*, 2 vols., Berkeley, 1937.

gata *Nuestra Señora de los Remedios*, alias *Favorita*, ni los de su piloto José de Tobar.

Este viaje era uno de los que anualmente se organizaban desde San Blas para abastecer las misiones y presidios de Alta California. Anteriormente se habían empleado para este fin los paquebotes *San Carlos*, el *Príncipe* y la fragata *Santiago*. A partir de 1782, además de la *Princesa* y la *Favorita* hacen estas navegaciones de abastecimiento un nuevo paquebote, el *San Carlos*, y la fragata *Aránzazu*.

La primera misión asignada para este viaje a las fragatas *Princesa* y *Favorita*, ambas construidas en 1778, debía consistir en abastecer los presidios de San Francisco, Monterrey, Santa Bárbara y San Diego y las nueve misiones, aunque, en este caso, a Pantoja se le dio el importante encargo de cartografiar la costa entre punta Concepción y San Diego y localizar y cartografiar los puertos próximos al recientemente establecido presidio de Santa Bárbara, así como el puerto de San Diego, cuyo levantamiento no había sido realizado anteriormente con detalle.

Las fragatas salieron de San Blas el 6 de marzo y avistaron Point Reyes el 13 de mayo. Entraron entonces en la bahía de San Francisco, donde permanecieron cierto tiempo para dejar las provisiones de la misión y el presidio. El 19 de junio el comandante dio órdenes a la *Favorita* de dirigirse a Monterrey, pero habiendo sufrido algunos desperfectos causados por una tormenta, tuvieron que volver al puerto, del que no pudieron salir de nuevo hasta el 28 de junio, llegando a Monterrey el 6 de julio. Tras descargar los bastimentos salieron el 24 de Monterrey; el 29 de ese mismo mes pasaron frente a la punta de Pedernales, que hoy se conoce como Point Argüello, y fondearon en la ensenada de la Purísima Concepción, hoy Cojo Bay, en la entrada occidental del canal de Santa Bárbara, donde se les aproximaron algunas canoas con indios.

Al día siguiente hicieron aguada, y calcularon que estaban en 34° 30' N de latitud. Se hicieron a la vela en la mañana del 31 y vieron a numerosos indios pescando a lo largo de la costa. El 1 de agosto llegaron a una bahía frente a la actual ciudad de Santa Bárbara; todavía no habían visto las islas. Llamaron San Ignacio a la punta exterior de la bahía, y Martínez a la del interior; la bahía propiamente dicha fue denominada Príncipe Don Carlos.

El 13 de agosto levantaron el plano de la ensenada y laguna de Mescaltitán, 37 millas al este de la Purísima Concepción, actualmente Goleta Bay, donde había varios asentamientos indígenas.

Se hicieron a la vela el día 16, divisando a la mañana siguiente las islas Anacapa; la menor, al este, fue llamada Santo Tomás por Martínez. Al mediodía del día 18 situó la isla de Santa Bárbara en 33° 45' N y 14° 08' al oeste de San Blas, y un día más tarde la de Santa Catalina en 33° 25' N y 13° 32' al oeste de San Blas. El 21 ambos buques fondearon en San Diego, donde Pantoja hizo un reconocimiento y levantó un plano.

El 26 de octubre llegó a San Blas la *Favorita*, y el 30 la *Princesa*.

Entre los resultados se puede contar la carta levantada por el comandante, que contiene la derrota a seguir para atravesar el canal de Santa Bárbara.

El período intermedio

En los años sucesivos, España consideró que los viajes hacia el noroeste no eran tan necesarios, ya que se había explorado y tomado posesión de la mayor parte de los territorios de esta costa. Los esfuerzos se concentraron entonces en la guerra contra Inglaterra, en la cual estaban ocupados la mayoría de los oficiales españoles de San Blas.

Al regreso de la expedición de Arteaga pareció que el peligro había sido «ilusorio», lo que no era cierto. El error de España al no haber dado a conocer los viajes y descubrimientos realizados en la década de los años setenta hizo que los comerciantes de pieles que traficaron en aquellas costas se mostrasen totalmente ignorantes de la hegemonía que España pretendía tener en aquella zona.

Las noticias traídas por el explorador francés el conde de La Pérouse a su retorno de Alaska sobre los establecimientos de los rusos, así como la publicación del diario de Cook en 1784 narrando su visita a Nutka en 1778, impulsó al gobierno español a ordenar, el 25 de enero y el 24 de julio de 1787, una nueva expedición. Pero, sin duda, ya era tarde para reparar el error producido por el silencio. Cook había definido las excelencias de un comercio de pieles entre Norteamérica y China. Entre 1785 y 1792, más de cien buques, la mayor parte barcos mercantes ingleses y americanos, visitarían la costa, anulando cualquier posibilidad de una reivindicación española sobre la región.

VI

LAS EXPEDICIONES DE ESTEBAN MARTÍNEZ

Nuevas noticias sobre los avances rusos

Las noticias llevadas a Chile en febrero de 1786 por el navegante francés Jean-François Galaup, conde de La Pérouse, sobre la existencia de cuatro establecimientos rusos en diferentes puntos de la costa noroeste, incitarían al gobierno español a reanudar las exploraciones en el golfo de Alaska.

Organizada por el gobierno francés a imitación de las expediciones de Cook, y firmemente apoyada por el rey Luis XVI, la expedición científica de La Pérouse había salido de Brest el 1 de agosto de 1785 en las fragatas *Boussole* y *Astrolabe* con el objetivo de circunnavegar el globo. Tenía instrucciones también de examinar aquellas partes del noroeste de América que no lo habían sido por James Cook, buscar el paso de comunicación entre los océanos, hacer observaciones científicas del país, sus gentes y productos, y obtener información sobre el comercio de pieles.

Poco después de haber entrado en el Pacífico arribaron a Talcahuano, puerto de Concepción, en Chile, donde varios miembros de la expedición de La Pérouse confiaron a los españoles sus conocimientos sobre la situación en el Pacífico Norte, facilitándoles asimismo los mapas que llevaban. A su vez, fueron comunicadas al intendente de Santiago y presidente de la Audiencia, las noticias de que los rusos tenían asentamientos en Nutka, bahía del Príncipe Guillermo, las islas de la Trinidad y de Unalaska. Aquél avisaría igualmente al ministro universal de Indias, José de Gálvez, sobre una posible expansión rusa desde Kamchatka hasta California, y los probables intentos británicos de ase-

gurar su control en la costa noroeste de América por medio del desarrollo del tráfico de pieles; recomendaba que España ocupase Tahití y Hawai, que una expedición comprobase la expansión rusa en la costa noroeste, y que se estableciese un asentamiento español en la entrada del río de Cook, en Alaska.

La Pérouse, en cumplimiento de las órdenes que llevaba, pasó a las islas Sandwich (Hawai), y desde allí se dirigió a Alaska, donde tomó posesión del que nombró «Port des Français» en 58° 37' N, actual bahía de Lituya. Tras haber muerto 21 de sus hombres en un accidente y sin haber encontrado ningún paso hacia el Atlántico, descendió hacia Monterrey, donde se encontró con Esteban José Martínez, que había realizado un viaje de rutina anual, transportando bastimentos.

La Pérouse le informó detalladamente de las actividades de los rusos, dándole a entender que tenían un establecimiento en Nutka, y explicándole cuáles eran sus relaciones con los indios. Martínez trasmitió al virrey de Nueva España, Bernardo de Gálvez [1], y al ministro de Indias, José de Gálvez, cuanto le fue relatado.

Después de haber recibido provisiones frescas y de permanecer en Monterrey durante diez días, La Pérouse abandonó este puerto dirigiéndose al Pacífico Sur, hacia Macao [2].

Sus noticias, llegadas desde Chile, no añadían mucho al relato del último viaje de James Cook, pero junto con las que llegaron desde Monterrey y las que trajo el embajador en San Petersburgo advirtiendo sobre los planes rusos de extender el comercio de las pieles hasta California, provocarían la real orden del 25 de enero de 1787 para que el virrey Bernardo de Gálvez pusiera en marcha una nueva y cuarta expedición.

José de Gálvez, ministro universal de Indias desde 1775, vio peligrar el dominio de España en la costa noroeste. En abril de 1787, el ministro Floridablanca le había remitido un extenso informe con las

[1] Bernardo de Gálvez era sobrino de José de Gálvez, que llegó a ministro de Carlos III y estaba desempeñando el cargo de gobernador de Louisiana, cuando a la muerte de su padre Matías de Gálvez, virrey de México desde 1783 a 1784, le fue dado este cargo a él. Desgraciadamente, ya que ha sido considerado como uno de los mejores virreyes del XVIII, murió de una rápida enfermedad en noviembre de 1786.

[2] Véase el diario del viaje de La Pérouse publicado por L.-M.-A.-D. Millet-Mureau, *Voyage de La Pérouse autour du monde*, París, 1797.

noticias de San Petersburgo: los supuestos establecimientos y la rumoreada expedición del capitán ruso Moloski; pero José de Gálvez no podría tomar las resoluciones siguientes, ya que moriría aquel mes de junio de 1787.

Durante dos décadas se había ocupado de crear un anillo defensivo de asentamientos alrededor del imperio colonial español. Fue, sin duda, el personaje más importante para la historia de España en la costa noroeste del Pacífico, pues, aunque personalmente sólo conoció Baja California, cuando era visitador su gran entusiasmo impulsó a España a tener grandes ambiciones territoriales en el Nuevo Mundo. Las instrucciones que diera al virrey Bucareli demostraban el gran conocimiento que tenía de los problemas de administración colonial. Gálvez fue una de las personalidades más sobresalientes del período reformador que caracteriza el reinado de Carlos III.

Tras su muerte, el rey nombraría ministro de Indias al entonces ministro de Marina, Antonio Valdés y Bazán, cargo que ocupó hasta 1790, continuando también con el Ministerio de Marina hasta 1795, por lo que influyó decisivamente en las actuaciones y medidas posteriores que se tomaron sobre la costa noroeste.

Expedición de Esteban José Martínez y Gonzalo López de Haro (1788)

Las instrucciones

En enero de 1787, el rey Carlos III dio órdenes al virrey de Nueva España para que se armasen dos buques que continuaran la exploración de la costa al norte de Monterrey, y especialmente los lugares ocupados por los rusos.

A su retorno, Martínez debía seguir la costa y hacer un reconocimiento tan exacto como fuera posible de cada lugar que pudiese ser atractivo para los extranjeros, y cuya ocupación España pudiese llegar a considerar necesaria, objetivos que no llegarían a cumplirse.

Sin embargo, la reciente muerte del virrey Bernardo de Gálvez, en noviembre de 1786, retrasó la puesta en marcha de la proyectada expedición, que no empezaría a prepararse hasta la llegada del nuevo virrey, Manuel Antonio Flórez, en agosto de 1787, ya que en el ínterin

había asumido los asuntos del virreinato el arzobispo de México, Alfonso Núñez de Haro y Peralta.

La instrucción dada para esta expedición recomendaba que tratasen a los indios con gran amistad, y ordenaba que llegasen a la latitud de 61° N, para ir descendiendo desde allí hacia el sur, buscando los establecimientos rusos. Para poder llevar a cabo la comisión, el virrey adjuntaba numerosas cartas náuticas de expediciones anteriores.

Aunque en principio se recomendó que la expedición saliese de San Blas en enero de 1788, no llegó a realizarse en aquella fecha. El retraso que se produjo en la salida fue debido a la falta tanto de embarcaciones apropiadas en San Blas como de oficiales adecuados para llevar a cabo una expedición tan ambiciosa, siendo necesario que se destinaran algunos desde España. Ambos factores hicieron que también hubiera que llevar a cabo considerables cambios de última hora respecto a los hombres y a las embarcaciones con que se había proyectado originalmente la expedición.

Por esta razón, aunque en un primer momento la instrucción del virrey Flórez para este viaje, fechada el 20 de octubre de 1787, fue dada al teniente de fragata José Camacho, comandante encargado del establecimiento naval de San Blas, y al alférez de navío Francisco Antonio Mourelle, una súbita enfermedad de Camacho y la ausencia de Mourelle obligarían al virrey a nombrar responsables de esta expedición al alférez de navío Esteban José Martínez y al piloto Gonzalo López de Haro. Heceta y Bodega tampoco se hallaban disponibles por encontrarse en aquel momento en Europa.

La elección de estos oficiales fue decisiva, ya que serían ellos de nuevo los protagonistas de la siguiente expedición, en la cual se planteó la grave confrontación con los ingleses en Nutka. A pesar de ser oficiales de baja graduación, la necesidad en que se hallaba el Departamento les llevó a tener que asumir graves responsabilidades, tal vez por encima de las que correspondían a su rango.

Destaca en la instrucción la preocupación que se mostraba en esta ocasión por la salud de la tripulación, ordenando que llevasen ropa de abrigo y observasen especiales medidas para prevenir el escorbuto.

Los preparativos para la expedición se habían iniciado el mes de junio de 1787, y no habrían de acabar hasta noviembre de aquel mismo año, mes en que José Camacho envió una carta al virrey Flórez excusándose de hacerse cargo de ella por causas de salud.

Sin embargo, pocos días antes de recibir esta carta, había previsto el virrey que el alférez de fragata Esteban José Martínez, que había coincidido con La Pérouse en Monterrey, sustituyese a Mourelle en el caso de que no hubiese regresado de Manila. Mourelle había pasado a Filipinas llevando bastimentos en la goleta *Felicidad* y, de hecho, no regresó hasta enero de 1790.

Esteban José Martínez, en quien inesperadamente recayó la responsabilidad máxima en esta expedición, había nacido en Sevilla, se había formado como piloto en el Real Colegio de San Telmo de dicha ciudad y había sido nombrado en 1773 segundo piloto del Departamento de San Blas. Había participado en la expedición de Juan Pérez como segundo piloto, llegando hasta la bahía de Bucareli, y fue excluido por el virrey Bucareli de la expedición de Heceta de 1775 por el informe negativo que de él dio Juan Pérez.

Sin embargo, realizó varios viajes de suministro a los presidios de Alta California: a San Diego en el paquebote *Príncipe* en 1775, como segundo oficial de Fernando Quirós, que informó sobre él favorablemente; a Loreto, en el paquebote la *Concepción* y en el *San Carlos* en 1776 y 1777; a todos los presidios de la costa entre San Francisco y San Diego en la fragata *Santiago* en 1779 y 1780; y de nuevo a la costa de San Diego en las fragatas *Príncipe* y *Favorita* en 1782, para la fundación de un nuevo presidio en el canal de Santa Bárbara, que se llamó el Príncipe, situado cerca de la misión de San Buenaventura. En los años siguientes continuó llevando bastimentos a los presidios y misiones con la fragata *Favorita* y el paquebote *San Carlos* en 1783, con el paquebote *Aránzazu* en 1785, y con las fragatas *Princesa* y *Favorita* en 1786, año en que se encontró con La Pérouse. Martínez había sido nombrado comandante interino del Departamento en 1785, pidiendo ser ascendido y, mientras el virrey informaba favorablemente, el ministro lo denegaba sin muy clara razón. Finalmente fue ascendido a alférez de fragata el 1 de agosto de 1787.

Gonzalo López de Haro era un joven piloto que había llegado recientemente de La Habana en respuesta a la urgente solicitud de oficiales. Su hoja de servicios contaba, desde que ingresara en el cuerpo de pilotos en 1775, con viajes a Filipinas, Montevideo, Argelia y finalmente La Habana.

La instrucción preveía estos cambios en la oficialidad, y ofrecía también un plan alternativo para el caso de que no estuvieran listos

los buques que señalaba para ser despachados: la fragata *Concepción*, que se estaba construyendo en Realejo (Nicaragua), y la fragata *Favorita*, construida en Perú.

Estos buques no estaban en San Blas a tiempo de ser aprestados para salir; la *Concepción* no había llegado de Realejo, donde estaba siendo construida, y la *Favorita* no había vuelto del viaje de abastecimiento a Alta California. Martínez mandaría, pues, la fragata *Princesa*, de 189 toneladas, mientras el paquebote *San Carlos*, alias *Filipino*, de 196 toneladas, iría a las órdenes de Gonzalo López de Haro.

La fragata llevaba una tripulación de 89 hombres, yendo como pilotos Antonio Palacios, Antonio Serantes y Esteban Mondofia, un italiano que tenía ciertos conocimientos de ruso, y como cirujano Diego Muñoz. El segundo buque, con una tripulación de 83 hombres, llevaba como pilotos a Juan Martínez y Zayas y a José María Narváez, y como pilotín a José Verdia. La *Princesa* llevaría dos capellanes: José López de Nava y José María Díaz, mientras Nicolás Noera ocuparía este puesto en el *San Carlos*.

La expedición en Alaska

La expedición, que partió de San Blas el 8 de marzo de 1788, llegaría a alcanzar los 61° de latitud norte, y habría de ser la primera que estableciera relaciones directas con los rusos. Fue también, sin duda, la mayor expedición española de exploración en la costa occidental de Norteamérica.

El 11 de mayo llegaron a los 55° N, y la primera arribada que hicieron fue el 17 de mayo a una isla que, en opinión del piloto Serantes, era la que Cook había llamado de Montague, y que Martínez aseguraba era la isla del Carmen, de acuerdo con los mapas de 1779. Aquella discusión con Martínez le valió a Serantes el ser trasladado al *San Carlos* y destituido de toda responsabilidad. Un día más tarde descubrieron dos islas que llamaron de Hijosa (Middleton Island), en los 59° 30' N.

Vientos contrarios les impidieron entrar hasta el día 28 de mayo en la entrada del Príncipe Guillermo, la que el capitán James Cook había llamado Prince William Sound, cuya latitud estimaron en 60° 8' N En ella tomaron posesión del puerto de Flórez el 1 de junio, y

establecieron relaciones con los indios, que se acercaban cantando en sus canoas. Entre ellos pudieron distinguir uno a quienes los demás veneraban como «jefe» y que tenía media cara pintada de rojo.

Hicieron observaciones sobre el aspecto físico de aquellos indios, destacando la forma en que se taladraban el labio inferior para colgarse de él sartas de abalorios, y la vestimenta, que era similar en mujeres y hombres excepto un sombrero de forma cónica que sólo usaban estos últimos.

Describieron cómo estaban construidas sus canoas, en forma de arpa, hechas de delgadas varas y forradas con pieles de animales, dejando sólo dos o tres orificios en la cubierta para los remeros; de esta manera se impedía la entrada de agua por la parte superior. Los españoles notaron que los naturales de aquel lugar apreciaban enormemente el hierro.

Apuntaron también en sus diarios que en aquella tierra abundaba el apio silvestre, que consideraban de gran provecho para curar el escorbuto. Ya la expedición de 1779 había experimentado la gran utilidad de esta planta, y también de la acedera, como remedio contra dicha enfermedad.

Desde allí, los pilotos Mondofia y Narváez fueron enviados a hacer dos exploraciones distintas, pero no encontraron establecimientos rusos. Los resultados que obtuvieron no cambiaron la decisión tomada en la *Princesa* de regresar a California, lo que intentarían el día 16 de junio, pero unos fuertes vientos que les empujaban hacia el oeste separaron a los dos navíos el 24 de junio.

Estancia en las Aleutianas

López de Haro, con el paquebote *San Carlos*, se dirigió hacia el oeste, hacia la isla de Unalaska; avistó el volcán de Miranda, situado dentro del río de Cook, e intentando dirigirse hacia la isla de la Trinidad, vio el cabo Grenville; pasó los días 28 y 29 de junio al sur del cabo Elizabeth, desde donde divisó el lugar que el capitán Cook había llamado Point Banks, junto al cabo que llamó de Dos Puntas, en la isla de Kodiak. Allí estaba situado uno de los principales establecimientos rusos. Dos millas al sur de este lugar permaneció anclado el paquebote varias semanas en una ensenada.

Los españoles establecieron en primer lugar contacto con los indios, que acudieron a su encuentro en canoas y cuya vestimenta tenía influencias europeas. Éstos les dieron a entender que en el interior de la ensenada había un establecimiento extranjero y grandes embarcaciones. Tras reconocer un piloto el paraje, el 1 de julio López de Haro desembarcó y entró en contacto con el comandante ruso, llamado Evstrat Delarov, gobernador de aquella plaza, que le informaría de sus planes para ocupar Nutka el año siguiente y le daría un mapa con todos los establecimientos rusos en Alaska: seis en total entre Unalaska y la bahía del Príncipe Guillermo, con un total de 422 hombres y seis galeotas, más otra galeota con 40 hombres cuya misión era recorrer la costa hasta Nutka comprando pieles.

Delarov le informó asimismo de que cada tres o cuatro años venían dos fragatas de Kamchatka con gente y auxilios para renovar a los pobladores que se hallaban en aquellos establecimientos. En otro mapa que el comandante ruso enseñó a Martínez figuraba un canal desde el sur del río de Cook hasta cerca del cabo de la Trinidad.

Fueron las primeras relaciones que los españoles mantuvieron con los rusos, y se desarrollaron con gran cordialidad, intercambiando invitaciones y regalos. Los rusos habían formado un verdadero pueblo, con casas, huertas, almacenes, capilla y escuela. Les explicaron cómo empleaban a los indios para sacar el aceite de las ballenas, de qué manera secaban las pieles de nutria y cómo llevaban a cabo el comercio de las mismas.

En esta bahía, más tarde llamada de los Tres Santos, sería López de Haro informado de que Martínez estaba al norte de la isla de Trinidad, encaminándose a su encuentro el 2 de julio.

En efecto, Esteban Martínez, por su parte, había fondeado con la fragata *Princesa* en la isla de Trinidad, situada en el extremo sur de la isla de Kodiak, en 56° 44' N, donde tomó posesión el 30 de junio de la punta o cabo de Floridablanca. También había pasado entre las islas de Unalaska y Acután, dando a dicho paso el nombre de canal de Camacho, hoy Unalga Pass, y había fondeado en el actual Dutch Harbor en Unalaska, donde encontró a un comandante ruso llamado Zaikov. Transcurrieron varias semanas invitándose mutuamente hasta que llegó López de Haro.

Tras reunirse los dos expedicionarios, se hicieron a la vela el 5 de julio hacia la isla de Unalaska.

En los días siguientes, las dos embarcaciones navegaron en conserva hacia el sur haciendo una cuidada descripción de la costa, divisando las islas de Chirikov y Shumagin el 9 de julio, fondeando cerca de las islas Sanak y pasando cerca de la de Unimak, cuyo volcán pudieron ver, y, costeando Acután, alcanzaron la isla de Unalaska el 3 de agosto, donde estaba uno de los mayores asentamientos rusos, y recibieron más información sobre los planes de esta nación. Pudieron ver que el establecimiento de Unalaska tenía dos almacenes para guardar las pieles, un gran edificio para alojamiento y 20 chozas de indios que trabajaban para los rusos. Martínez fue obsequiado con dos colmillos de un animal que llamaban *morce.*

El regreso

A fines de agosto, satisfechos con las noticias adquiridas, habiendo hecho leña y aguada y repuesta la tripulación, la expedición salió de Alaska e inició el regreso hacia Monterrey, pero los buques se separaron involuntariamente a causa de una tormenta la noche del 21 al 22 de agosto, cerca de la isla de la Trinidad, e hicieron el tornaviaje independientemente. Habían quedado en encontrarse en San Francisco, atendiendo a las órdenes de Martínez, pero López de Haro no pudo acercarse a dicho puerto por la lluvia y la niebla, y decidió que era más seguro seguir navegando con el *San Carlos* hasta San Blas, adonde llegaría el 22 de octubre.

Mientras tanto la *Princesa*, al no haber conseguido encontrar a sus compañeros, decidió navegar hasta Monterrey, donde se detuvo desde el 17 de septiembre hasta el 16 de octubre, e incluso había ido a Santa Bárbara para recoger un cargamento de troncos que necesitaba el presidio de Monterrey, regresando de nuevo a él para salir definitivamente el 14 de noviembre y llegar a San Blas el 5 de diciembre.

Aunque muchos historiadores coinciden en que esta expedición no aportó demasiado desde el punto de vista de los descubrimientos geográficos, ya que la parte de Alaska que visitaron había sido examinada y cartografiada anteriormente por Cook en 1778, sí cumplió el objetivo de informar sobre las actividades de los rusos, así como de advertir acerca del peligro que significaba la presencia de un número elevado de comerciantes ingleses de pieles en aquellos territorios.

Tetra o lagopus americano. Dibujo por José Cardero. (Manuscrito 1.725 (74).)

Resultados

A su retorno de Alaska, Martínez convenció al virrey Flórez de la necesidad de establecer un fuerte en Nutka para defender el derecho de España en este territorio, ofreciéndose él mismo para llevar a cabo esta tarea. A pesar de los informes negativos dados por otros oficiales sobre el comportamiento de Martínez, el virrey Antonio Flórez no tenía otra persona disponible, y accedió a mandarlo de nuevo [3].

[3] De esta expedición se han conservado los siguientes diarios: de Martínez y de Mondofia, en el Archivo General de Indias, V, Aud. Mex. 1529; de López de Haro, en la Henry E. Huntington Library, San Marino, California; de Narváez, en la William Andrews Clark Memorial Library de la Universidad de California en Los Ángeles; y de Palacios y Serantes, en la Biblioteca Nacional de México, Ms. 30. En el Museo Naval hay

Expedición de Esteban José Martínez y Gonzalo López de Haro (1789)

La puesta en marcha

Tras la llegada del piloto Gonzalo López de Haro a San Blas, el virrey Flórez decidió organizar inmediatamente una nueva expedición para ocupar el puerto de Nutka, comunicando su plan en una carta al ministro de Marina, Antonio Valdés, el 26 de noviembre de 1788, junto con los resultados obtenidos por la expedición de Martínez de aquel año, que ya había traído López de Haro y que Flórez consideraba altamente positivos. El virrey enviaba esta carta incluso antes de la llegada de Martínez a San Blas, y en ella se lamentaba de que el comandante de Marina de aquel Departamento, el piloto José Camacho, fuese demasiado viejo para emprender exploración alguna.

Dada la escasez de oficiales hábiles para llevarla a cabo, decidió que Esteban Martínez volviese a ser el responsable de esta próxima expedición. Para ello, el virrey tuvo que interrumpir la causa que se le había iniciado por las quejas que, al regreso del viaje anterior, dio de él el segundo comandante de la fragata *Princesa,* López de Haro, apoyado por los pilotos Antonio Serantes, José Antonio Verdia y José María Narváez. Sin embargo, esta expedición de 1789 no iba a mejorar la opinión general sobre Martínez, sino que habría de perjudicar aún más su figura, ya que su actuación estuvo a punto de provocar una guerra entre España e Inglaterra.

El 23 de diciembre de 1788, Flórez comunicaba a Valdés los planes definitivos para la expedición y le enviaba las cartas náuticas y diarios del último viaje realizado.

Las instrucciones

Hacía pocos días que Martínez había llegado a San Blas cuando, ese mismo 23 de diciembre, recibió un oficio del virrey Flórez dándole

una copia manuscrita del diario de Martínez en Ms. 331, y otras relaciones del viaje que figuran como *Noticia de lo acaecido,* Ms. 330, o *Razón de lo ocurrido,* Ms. 332.

las instrucciones para esta comisión, encargándole de ocupar Nutka antes de que lo hiciesen los extranjeros, y construir una batería; para ello se le adjuntaban dos planos levantados por Cook en 1778.

Las instrucciones le ordenaban igualmente explorar la zona comprendida entre Nutka y los 55° N y levantar mapas de dicha área. Mandaba la instrucción que el paquebote *Filipino* examinase bien la costa entre los 50° N y los 55° N y el puerto de Bucareli, llegando estos reconocimientos hasta la entrada del Príncipe Guillermo. Además de los planos de Nutka, habían incluido también el plano de este último puerto según la obra de Cook.

Se le asignaba la fragata *Princesa,* que iría a sus órdenes, siendo el primer piloto José Tovar y Tamariz y el segundo Esteban Mondofia, así como el aprendiz de piloto Juan Carrasco; y también el paquebote *San Carlos,* alias *Filipino,* al mando de Gonzalo López de Haro, yendo en él José María Narváez como primer piloto y José Verdia como segundo. Ambos buques debieron ser aprestados lo más rápidamente posible. La tripulación de la *Princesa* era de 106 hombres, y la del *San Carlos* de 89. Además iba embarcada alguna tropa destinada a levantar la batería y los almacenes, estando constituida por 16 soldados en el paquebote y 15 en la fragata, junto con cuatro padres franciscanos, miembros del Real Colegio de San Fernando.

Para llevar a cabo con éxito la ocupación de Nutka, se encargó al primer piloto y alférez graduado de navío José Cañizares que se hiciese cargo de la *Aránzazu,* que saldría al mismo tiempo para llevar, en primer lugar, provisiones a los presidios de Nueva California y, posteriormente, otros bastimentos a la nueva batería que se pensaba establecer en Nutka, debiendo regresar lo antes posible a San Blas para informar del estado de aquella fortificación.

El virrey anunciaba a Martínez que la fragata *Concepción* y el paquebote *Aránzazu* llevarían los bastimentos que se necesitasen en Nutka, y hacía, a la vez, importantes recomendaciones para prevenir el escorbuto.

La tripulación destinada a hacer este viaje era mucho mas numerosa que la del anterior, pero, curiosamente, también sufrieron muchas más bajas por enfermedad. En el viaje de 1788, de nueve meses de duración, sólo se tuvo que contabilizar la muerte de una persona, y no enfermó nadie de escorbuto. Sin embargo, en el diario de Esteban Martínez de este viaje hay bastantes referencias al estado de salud de

la tripulación, señalando que dado que la mayor parte de ella era criolla y estaba acostumbrada al calor, cogían numerosos enfriamientos por las temperaturas reinantes en aquellas latitudes.

La instrucción del virrey recomendaba que tuviesen un trato muy amable con los indios, para cuya evangelización iban embarcados, como ya se dijo, algunos religiosos del Colegio de San Fernando de México, y que su comportamiento fuese correcto y amistoso con los navegantes rusos, americanos o ingleses que llegasen, aunque sí ordenaba que debían dejar muy claro a estos últimos que los españoles les habían antecedido en Nutka y que hasta más allá de la entrada del Príncipe Guillermo toda la costa pertenecía a la Corona.

El viaje

En cumplimiento de estas misiones la expedición salió de San Blas el 17 de febrero de 1789. No tocaron California e hicieron una navegación sin grandes incidentes hasta el 2 de mayo, cuando avistaron el cabo Boise o cabo Frondoso, y alcanzaron la bahía de la Esperanza, una amplia ensenada en la isla de Vancouver.

El 5 llegó Esteban Martínez a San Lorenzo de Nutka, y antes de entrar en la bahía se encontró con el capitán americano Robert Gray, que salía en aquel momento, informándose así de los barcos allí fondeados.

Martínez no tomó posesión de aquel lugar hasta el 24 de junio, llamando al puerto Santa Cruz de Nutka o puerto de San Lorenzo. Después inició las obras de fortificación, estableciendo numerosos contactos con los capitanes y tripulaciones de las embarcaciones que fue encontrando, en su mayoría comerciantes de pieles ingleses y americanos. Estos últimos hicieron patente en seguida que su presencia en Nutka sólo era temporal, por lo que estableció con ellos mejores relaciones.

Martínez fue muy bien recibido por los naturales, especialmente por el jefe llamado Macuina, quien hizo un baile en su honor y le obsequió con una piel de nutria.

Primeros contactos con los extranjeros

Sobre todo Martínez estableció relaciones cordiales con el capitán americano John Kendrick y con su piloto Joseph Ingraham, de la fragata *Columbia,* que se encontraba en aquel puerto desde hacía siete meses reparando sus navíos, esperando a que los enfermos se recuperasen y aprovisionándose, y también con el ya mencionado capitán americano Robert Gray, de la balandra *Lady Washington,* que llegó unos días más tarde.

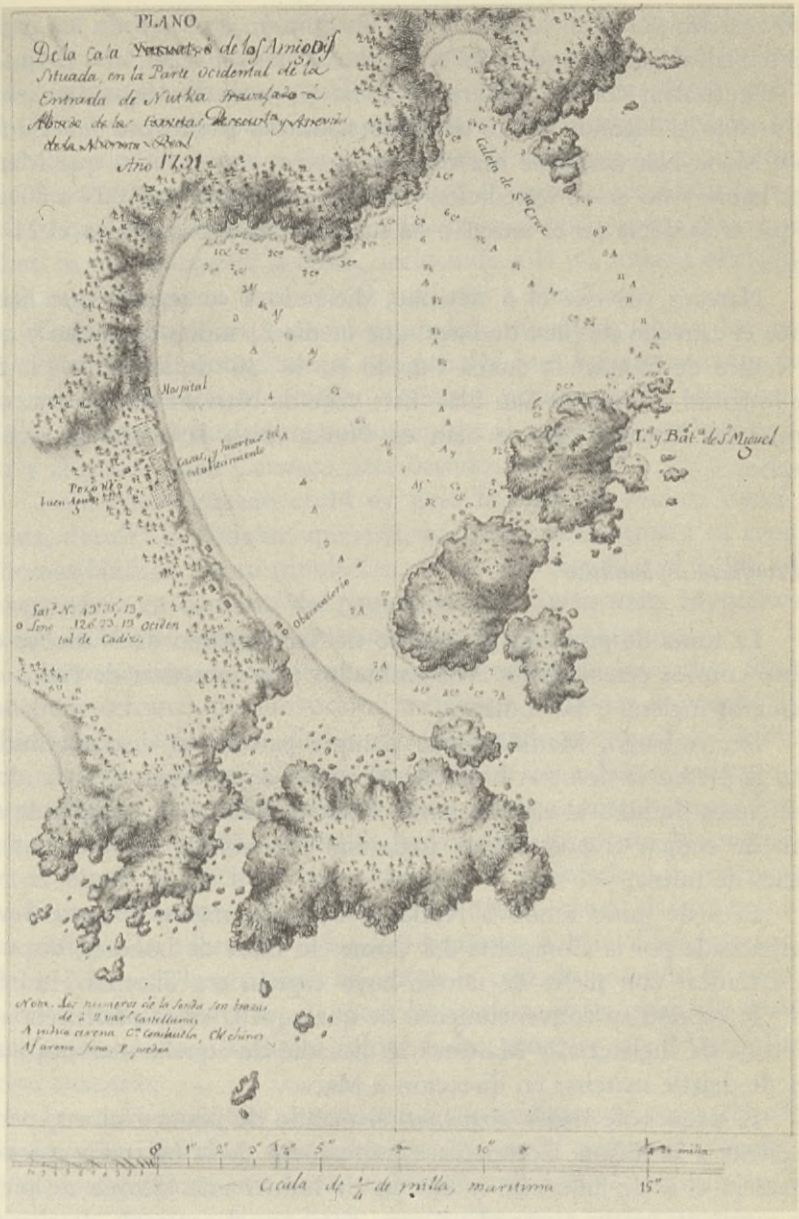
En cambio, le pareció una amenaza a la soberanía española la presencia de los ingleses, que llevaban incluso bandera portuguesa para disimular su nacionalidad.

Las relaciones con el capitán de un paquebote de Macao, la *Ifigenia Nubiana,* llamado Francisco José Viana, y su sobrecargo, el escocés William Douglas, fueron más inestables, pasando de un primer trato amistoso apenas se encontraron el día 6 de mayo, a apresarles a los pocos días y desarmar su paquebote, por haber leído las instrucciones según las cuales navegaban y visto que entre sus objetivos se encontraba el de detener a los buques españoles y llevar a sus oficiales a Macao para juzgarlos por piratería. Aunque después, pensando que sería posible dar otra interpretación a dichas instrucciones, les dejó en libertad el 26 del mismo mes, devolviéndoles su embarcación y abasteciéndoles para que pudieran llegar a las islas Sandwich.

El *San Carlos* no había arribado hasta el 11 de mayo, poco antes de que sucediese el apresamiento, porque se había separado de la fragata el 11 de abril a causa de la neblina.

La exploración de Narváez

El 8 de junio se apoderaron de una goleta, que pertenecía a los mismos dueños que el paquebote de Macao *Ifigenia,* y que llegaba de un reconocimiento. Ésta se hallaba en muy mal estado y necesitaba ser reparada, por lo que dividió a la tripulación entre la fragata de su mando y el paquebote *San Carlos.* El capitán de la goleta apresada era Robert Funter, y el piloto, Thomas Barnet. El capitán español dio órdenes a los carpinteros y calafates para que la carenasen. La pequeña goleta era la *Northwest America,* que había sido construida en Nutka el



Plano de la cala de los Amigos, situada en la parte occidental de la entrada de Nutka, 1791. Manuscrito. (Museo Naval de Madrid, cart. 2-D-17.)

año anterior por John Meares, y que en opinión de Martínez los ingleses habían dejado abandonada en la playa. Tras repararla, el 4 de junio la rebautizaron con el nombre de *Santa Gertrudis la Magna*, y dieron su mando al segundo piloto de la dotación del paquebote *San Carlos*, José María Narváez. Éste iría con ella a reconocer la boca que Martínez había visto en su expedición de 1774 por los 48° y 20' N a 30' N, y que creía debía ser el estrecho de Juan de Fuca, lo que hizo el 21 de junio.

Narváez volvería el 5 de julio, diciendo a su regreso que había visto el estrecho de Juan de Fuca, que medía 21 millas de ancho y que el centro de la entrada estaba situado en 48° 30' de latitud y 19° 28' de longitud al oeste de San Blas. Este viaje de Narváez sirvió para confirmar las historias que se oían en Nutka sobre la existencia del estrecho.

El conflicto diplomático

La toma de posesión del puerto de San Lorenzo de Nutka se celebró con los ceremoniales acostumbrados y en presencia de varios extranjeros ingleses y bostonianos.

Sin embargo, Martínez dejó siempre patente su disconformidad con la presencia de otros buques ingleses en aquel lugar, deteniendo a principios de julio al capitán James Colnett, que había recibido la orden de ocupar el puerto para Inglaterra y establecer allí factorías de pieles de nutria.

El 8 de junio arribó a Nutka la balandra inglesa *Princess Royal*, despachada por la Compañía del Comercio Libre de Londres, dispuesta a traficar con pieles de nutria, cuyo capitán era Thomas Hudson. Éste le expresó su convencimiento de que aquella costa pertenecía a la Corona de Inglaterra, y Martínez le disuadió de aquella idea poco antes de dejarle marchar en dirección a Macao.

El paquebote inglés *Argonaut*, al mando de James Colnett, perteneciente a la misma Compañía y compañero de la balandra anterior, apareció el 2 de julio con intención de fundar una factoría de pieles de nutria en Nutka e impedir a otras naciones el comercio de ellas en dicho puerto y en los demás de la costa, por considerarlos pertenecientes a Inglaterra como descubrimientos hechos por Cook. Colnett ex-

presó su intención de nombrarse gobernador del puerto de Nutka y construir allí varias embarcaciones. Martínez le explicó que los españoles habían descubierto aquel lugar en 1774, mientras Cook lo hizo en 1778, y no le dio permiso para instalarse allí de ningún modo. Martínez intentó convencer a Colnett de que le entregase los documentos que llevaba, pero haciendo caso omiso, el inglés intentó dar la vela, por lo que el capitán español decidió arrestarle para evitar que se instalase en otro paraje de la costa, declarando a él y a toda la oficialidad prisioneros de guerra con idea de enviarlos a San Blas.

Con ese fin se inspeccionó detenidamente el paquebote, haciendo en él algunas transformaciones: dos pañoles y un camarote grande para encerrar en ellos a la tripulación y oficiales prisioneros. Se abasteció de leña y aguada, destinándose como capitán al primer piloto José de Tovar y al pilotín Juan Carrasco para llevarlo a San Blas.

Habiendo regresado el 14 de julio la balandra *Princess Royal* armada, decidió igualmente apresarla, haciendo prisioneros a su capitán Thomas Hudson y a su tripulación. La envió a San Blas el 27 de julio, mandándola en conserva del paquebote *San Carlos* hasta Monterrey y yendo en ella el segundo contramaestre, Antonio Márquez.

La actuación de Martínez acarreó la crítica de los indios de una ranchería cercana, que provocaron incidentes. Martínez respondió a los insultos que le hicieron disparando y matando a uno de los jefes indios, llamado Keleken. A partir de entonces, los indios se retiraron durante algunos días, no frecuentando tanto como anteriormente los lugares ocupados por los españoles, pero a fines de agosto Macuina, que era el jefe de la ranchería más próxima, fue a visitarle y se reanudaron las buenas relaciones. En su diario, Martínez achaca el resquemor de los indios a las ideas que sobre los españoles habían difundido los ingleses. Macuina le prometió no quitar la cruz de posesión que los españoles habían plantado, ni tocar las maderas y las casas construidas, comprometiéndose incluso a cuidar de los animales que dejasen durante su ausencia.

Los navíos ingleses pertenecían a un sindicato de comercio dirigido por John Meares, que había pasado algún tiempo en Nutka en 1788, estableciendo una base, traficando con pieles y construyendo la *Northwest America,* primer barco construido en la costa noroeste.

La fortificación

En cumplimiento de las órdenes recibidas de fortificar Nutka, al poco tiempo de llegar, Martínez había mandado empezar la tala de madera para hacer una casa en tierra donde podrían pasar el invierno, cuya construcción empezó a principios de julio, y la de un camino que uniese la playa con el lugar donde se talaban los árboles.

Había dispuesto asimismo limpiar y acondicionar un trozo de terreno en una isla situada frente al puerto, que tenía un cerro, para construir en él el baluarte de San Miguel, donde se haría una trinchera para resguardar a los artilleros y se pondrían los cañones que habían traído, el 26 de mayo. A mediados de junio, empezó la construcción de las barracas y de los almacenes de pólvora, y el 24 del mismo mes se celebró el acto de toma de posesión.

La llegada del paquebote *Aránzazu* el 29 de julio de 1789, conducido por José Cañizares trayendo órdenes del virrey Flórez, expedidas el 25 de febrero de 1789, interrumpió todos los planes de permanencia en Nutka durante aquel invierno. El *Aránzazu* salió el 12 de agosto.

El tiempo que transcurrió entre la llegada del *Aránzazu* y la salida de la *Princesa*, lo dedicó Martínez fundamentalmente a prepararse para el viaje, esperando el regreso del paquebote *San Carlos*, que había despachado por víveres, modificando las dimensiones de la goleta *Santa Gertrudis*, deshaciendo el baluarte que habían construido y apilando la madera de la casa grande.

El regreso y sus consecuencias

Martínez saldría de allí el 31 de octubre de 1789 y llegaría a San Blas el 6 de diciembre llevando la fragata *Princesa* y las goletas *Santa Gertrudis* y otra americana llamada *Hermosa Americana*, que apareció en Nutka días antes de irse Martínez y que hubo de pertrechar para que pudiese navegar, siendo su mando entregado a John Kendrick.

Entre los logros geográficos más importantes de esta expedición estuvo el reconocimiento hecho por el segundo piloto José Narváez, quien durante la estancia de Martínez en aquel lugar realizó una exploración en la goleta apresada *Santa Gertrudis la Magna*, examinando la

entrada del estrecho de Juan de Fuca desde el 21 de junio al 5 de julio. Narváez situó el puerto de San Juan en 48° 36' de latitud N y 18° 24' de longitud al oeste del meridiano de San Blas. Informó de otros muchos puertos como el de Clayocuat, que él nombró puerto de Narváez, el puerto de Haro, etc... [4].

Martínez incluyó en su diario una detallada descripción del puerto de San Lorenzo de Nutka, informando que él había dado el nombre de la Santa Cruz al primer puerto que estaba a la entrada del de San Lorenzo, y lo situó en 49° 36' de latitud norte y 20° 18' de longitud al oeste del meridiano de San Blas, explicando al mismo tiempo cómo se debía recalar en él.

Hizo un verdadero estudio del clima y de la vegetación, analizando el uso que se podía dar a cada especie de madera: de pino para construcción y arboladura, cedros blancos y cipreses bastardos. Mencionó las hierbas medicinales, las frutas, las flores y las plantas comestibles que pensaba que se podían cultivar. Examinó los pájaros y los mamíferos y los minerales que vio.

Describió a los naturales del lugar: sus costumbres para casarse, los vestidos que usaban, la forma de sus casas, las ocupaciones que tenían, su alimentación, armas y formas de comunicarse y de comerciar. Explicó cómo eran sus canoas, su religión, y hasta el origen de la palabra Nutka. Entre sus costumbres destacó la de comer carne humana y de vender a los muchachos cautivos. Observó que no tenían establecimiento fijo.

Entre las observaciones que hizo comentó que eran muy ladrones, enumerando los robos que él sabía que habían hecho. Martínez señaló asimismo en su diario que los ingleses habían tratado mal a los indios a causa de los robos que éstos habían cometido.

Al final de este informe, Martínez solicitaba que se pusiese atención en proteger este puerto, porque de lo contrario los ingleses se apoderarían de él como ya lo había intentado Colnett con el auxilio de la balandra *Princess Royal* [5].

[4] Véase el diario de Martínez, que incluye el reconocimiento hecho por el segundo piloto Narváez.

[5] El original diario de Martínez se encuentra en el Museo Naval, Ms. 732. Fue editado por R. Barreiro Meiro y publicado en Madrid en 1964 en la *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, 6.

Sin embargo, la actuación de Martínez respecto a los buques extranjeros tendría graves consecuencias. El apresamiento de estos buques ingleses habría de derivar hacia la famosa controversia entre España e Inglaterra sobre el estrecho de Nutka.

Con motivo de los apresamientos, el primer ministro inglés, William Pitt, amenazó a España con una guerra, pero sin el apoyo de Francia, que se encontraba en plena revolución. España no podía embarcarse en una contienda y tuvo que ceder frente a Inglaterra y reconocer sus derechos en la primera Convención de Nutka.

A pesar de ello, España siguió actuando durante algunos años como si todavía ostentase la soberanía, desarrollando expediciones y extendiéndose territorialmente.

El relevo en Nutka de Esteban José Martínez por Francisco de Eliza (1790)

Instrucciones

Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla, conde de Revillagigedo, fue el nuevo virrey de Nueva España, y llegó a Veracruz el 8 de agosto de 1789 para suceder al virrey Manuel de Flores, conde de Flórez. Con él vinieron siete oficiales de la Armada, entre ellos Juan Francisco de la Bodega y Quadra, que en marzo de aquel mismo año había sido nombrado comandante del Departamento de San Blas, en vista de la situación en el Pacífico.

Esta expedición, que fue organizada en cumplimiento de las reales órdenes de mantener la ocupación de Nutka, fue planeada por Revillagigedo y Bodega, que a su llegada a México capital el 17 de octubre de 1789 supieron de los apresamientos efectuados por Esteban Martínez y del abandono de Nutka aquel mismo otoño, y pensaron que este puerto debía volver a ser ocupado y fortificado tan pronto como fuera posible. Decidieron qué barcos y qué tropa podía ser enviada a Nutka como guarnición de aquel establecimiento. Se emplearía para ello a 76 hombres de la Primera Compañía Franca de Voluntarios de Cataluña, mandados por su comandante Pedro Alberni.

El virrey comunicó al ministro de Marina Valdés que todos los preparativos estaban hechos, y le indicó los nombres de los oficiales

que se harían cargo de la expedición. El teniente de navío Francisco de Eliza sería el comandante de la misma.

Bodega pasó a San Blas el 23 de diciembre, donde liberó a los prisioneros ingleses capturados por Martínez y dio a Eliza las instrucciones para este viaje, el 28 de enero de 1790.

Las órdenes recibidas por Eliza consistían en ir a Nutka a reemplazar a Martínez, que había sido obligado a abandonar el puesto por el virrey Flórez, y establecer allí una fortificación, descargar la artillería que llevaban, veinte cañones, y montarla en el sitio más adecuado. La mitad de los artículos de las instrucciones trataban de los procedimientos para la fortificación y ocupación. Otros hacían referencia al trato que se debía de dar a la tripulación y a los soldados embarcados.

Su segunda misión sería explorar, empezando en la isla de Regla, la entrada del río de Cook y la bahía del Príncipe Guillermo, y, desde allí, toda la costa hacia el sur hasta la entrada de Fuca, cartografiando y realizando actos de toma de posesión, así como comerciando con los nativos [6]. Por último el comandante debía quedarse en Nutka, levantando mapas y explorando los puertos y costas. Las instrucciones daban toda clase de detalles sobre los puntos de navegación más complicados, perfiles de costa, color de las aguas y tipo de animales que encontrarían.

El 3 de febrero de 1790, Eliza en la fragata *Concepción,* Salvador Fidalgo en el paquebote *San Carlos,* alias *Filipino,* y Manuel Quimper en la balandra *Princess Royal,* apresada a los ingleses y rebautizada con el nombre de *Princesa Real,* salieron de San Blas.

La expedición entró en Nutka el 4 de abril, tras padecer una fuerte tormenta en la bocana del puerto, y en seguida procedieron a montar los cañones en la fortaleza de San Miguel y se emprendió la fortificación del puerto.

Eliza envió, el 4 de mayo, a Salvador Fidalgo en el *San Carlos* a explorar el golfo de Alaska y el río de Cook y ver qué establecimientos habían establecido los rusos en aquella área [7].

La *Princesa Real* debía ser devuelta a los ingleses, pero Eliza no encontró ninguno a su llegada para devolverles aquella balandra, y tras

[6] Véase H. R. Wagner, *Cartography,* vol. 2, p. 219; y M. E. Thurman, «The Spanish Retreat from Nootka, 1790-94», en *Reflections of Western Historians,* ed. por J. A. Carroll, Tucson, 1969, pp. 54-55.

[7] W. L. Cook, *Flood Tide of Empire,* pp. 276-277.

ser completamente carenada decidió usarla para la exploración del estrecho de Juan de Fuca que iba a hacer Manuel Quimper.

También se construiría, entre mayo y noviembre, la nueva goleta *Santa Saturnina*, alias *Horcasitas*, cuyos materiales había traído de México [8].

El paquebote *Aránzazu*, mandado por Juan Bautista Matute, llevaría noticias a San Blas del buen resultado de todas las operaciones realizadas. También las dos subexpediciones que partieron de la de Eliza, la de Fidalgo y la de Quimper, tras parar en Monterrey, regresarían a San Blas en noviembre de aquel mismo año tras haber alcanzado sus objetivos.

Pero, entretanto, el conflicto creado entre Inglaterra y España en Nutka llevaría a la firma de una Convención, el 28 de octubre de 1790, entre el conde de Floridablanca y Alleyne Fitzherbert, en la que España transigía en varios puntos sobre pesca, navegación y comercio en el Pacífico.

Eliza permaneció en Nutka aquel invierno en cumplimiento de las órdenes que le habían sido dadas por Bodega y Quadra [9]. Éste le remitiría nuevas órdenes el 4 de febrero de 1791 en el paquebote *San Carlos*, que llegó a Nutka conducido por Ramón Saavedra.

[8] Véase *Relación pequeña de la fuerza armada en el Puerto de San Lorenzo en el año 90*, Museo Naval, Ms. 330, fol. 87.

[9] *Instrucciones secretas para el Teniente de Navío Don Francisco de Eliza*, San Blas, enero 28, 1790, Museo Naval, Ms. 575 bis, fols. 73-77.

VII

EXPEDICIÓN DE SALVADOR FIDALGO Y PRIMERAS EXPLORACIONES DEL ESTRECHO DE JUAN DE FUCA

Expedición de Salvador Fidalgo (1790)

Como una subexpedición de la de Francisco de Eliza se puede considerar ésta del teniente de navío Salvador Fidalgo, que había llegado a Nutka desde San Blas acompañando al primero cuando se iba a hacer cargo de aquel puerto, y que sería enviado a explorar tan pronto como se concluyó su fortificación.

Salió de Nutka el 4 de mayo de 1790 en el paquebote *San Carlos* llevando al segundo piloto Esteban Mondofia y, en cumplimiento de las instrucciones que se habían dado a Eliza, fue a reconocer la costa desde los 60° N hacia el sur, incluyendo la entrada del Príncipe Guillermo en Alaska, con el objetivo fundamental de investigar si los rusos habían hecho asentamientos al este de la isla de Kodiak.

La expedición de Martínez, en 1788, había descuidado la exploración de esta zona, a pesar de las órdenes específicas que se le habían dado para ello, y se intentaba remediar esta omisión.

Salvador Fidalgo había llegado a México a finales de agosto de 1789 en el navío *San Ramón*, junto con otros seis oficiales de la Armada.

La exploración de la entrada del Príncipe Guillermo

El *San Carlos* se dirigió a la entrada del Príncipe Guillermo, donde llegó el día 23 de mayo, y adentrándose en ella por las inmediaciones del puerto de Santiago, se dirigió hacia el norte pasando cerca de la

isla de la Magdalena, descubierta por Arteaga en 1779 y que hoy se conoce como isla Hinchinbrook. Fondeó en primer lugar en dicha isla, y penetró en la actual bahía de Orca en 60° 35' N, de la cual tomó posesión llamándola Córdoba [1]. El mal tiempo les haría permanecer fondeados en el mismo lugar hasta el 9 de junio.

Desde allí se realizaron varias exploraciones; una de ellas examinó la parte oriental de la entrada del Príncipe Guillermo, y el 8 de junio tomó posesión de la ensenada de Menéndez, probablemente la actual bahía de Sheen, situada al fondo de la bahía de Orca.

Al día siguiente, desplazándose hacia el norte, Fidalgo fondeó y tomó posesión de un puerto que llamaron Gravina, también en la costa oriental del seno principal, cuyo plano levantaron, situándolo en latitud de 60° 40' N y longitud 36° 50' al oeste de San Lucas.

Unos indios sirvieron de prácticos a la lancha que se destacó desde allí hacia el norte y descubrió Puerto Valdés, nombre puesto en honor del ministro de Marina e Indias Antonio Valdés, regresando de nuevo a Gravina.

Desde un seno que llamaron de Revillagigedo, hoy bahía de Columbia, al oeste de Puerto Valdés, tuvieron ocasión de ver la erupción del volcán, situado en la cabecera de la entrada de Príncipe Guillermo y que bautizaron Fidalgo, nombre que aún conserva. No se detuvieron mucho en contemplarlo por el temor que les producía su proximidad. En el camino de regreso hacia el paquebote, pasaron por un canal formado por la costa oriental del seno y unas islas, y llamaron puerto de Mazarredo al situado en la costa oriental de la bahía.

Los indios que encontraron en su recorrido les demostraron gran simpatía, obsequiándoles, ayudándoles y dándoles explicaciones sobre la fundación del establecimiento ruso del río de Cook, que dependía de una compañía de San Petersburgo. Los expedicionarios procuraron ganarse la estimación de los indios y, gracias a los contactos que mantuvieron con ellos, pudieron hacer interesantes y detalladas observaciones sobre su aspecto físico y sus armas. Describieron igualmente los animales vistos a la entrada de la bahía y estudiaron el movimiento de las mareas.

[1] Este nombre de Córdoba perduró hasta 1906, cuando fue cambiado por el de Orca Bay para evitar la confusión con la bahía de Córdoba que se encuentra en la entrada de Dixon.

Reconocimientos en la península de Kenai

El 21 de junio, Fidalgo abandonó la entrada del Príncipe Guillermo, pero, a causa del tiempo poco favorable que encontró, no pudo llegar hasta el 2 de julio al cabo Elizabeth y a la ensenada de Regla, en la península de Kenai, donde los indígenas se les acercaron en diez canoas. Por su comportamiento, les fue fácil comprender a los españoles que aquellos nativos tenían bastante contacto con los rusos. Apreciaban el tabaco en polvo y, en agradecimiento por el que los españoles les regalaron, se ofrecieron a llevarles hasta un establecimiento ruso que se encontraba a la entrada del río de Cook.

El *San Carlos* fondeó para hacer aguada y leña en el lado oriental del río de Cook, en el actual puerto Graham, del cual Fidalgo tomó posesión y al que llamó puerto de Revillagigedo, el 15 de julio de 1790, permaneciendo en él con el paquebote hasta el 8 de agosto.

Convencido por el jefe del establecimiento ruso de que no era segura la navegación con el paquebote dentro del río, se enviaron dos exploraciones en las lanchas, a las órdenes del piloto Esteban Mondofia.

La primera exploró el norte del cabo Elizabeth y tomó posesión del actual puerto de Chatham, llamándolo Valdés, en latitud 59° 12' N, y la segunda intentó visitar un establecimiento ruso en 60° 30' N, dio el nombre de Quadra a la que actualmente se llama bahía de Kachemac y trajo muy interesantes noticias acerca de los rusos, de su forma de vida y de la relación que mantenían con los indios.

La isla de Kodiak. Encuentro con los rusos

Desde el puerto de Revillagigedo partió el *San Carlos* el 8 de agosto y fondeó en la isla de Kodiak el día 15, frente a la isla llamada Punta de Dos Cabezas, descubierta por Cook, donde se encontró con Eustrate Delarof, y visitó detenidamente las instalaciones rusas, informándose detalladamente sobre su forma de vida en aquellos establecimientos, industria, comercio, y sistema de pesca, y asimismo acerca del vasallaje que los indios les tributaban.

Fuertes tormentas les impidieron emprender el reconocimiento de la costa al sur de la bahía de Bucareli, como lo ordenaban las instruc-

ciones, e incluso les imposibilitaron regresar a Nutka, en cuya latitud estaban al principio de septiembre, teniendo que dar la vela hacia Monterrey, adonde llegarían el 15 de septiembre.

El regreso

Allí encontró a Manuel Quimper, que había reconocido parte del estrecho de Juan de Fuca, y juntos partieron hacia San Blas el 24 de octubre, puerto que alcanzaron el 14 de noviembre.

La aportación de esta expedición al conocimiento de la cartografía del golfo de Alaska fue, sin duda, decisiva, conservándose en la actualidad bastantes de los nombres que ellos dieron. También se deben a esta expedición interesantes datos acerca de la situación política en el área que visitó [2].

Desgraciadamente, los derechos de posesión que España creía poder adquirir por medio de los reconocimientos y descubrimientos realizados por Fidalgo no llegaron a ser nunca efectivos por los acuerdos firmados en la Convención de Nutka, que tuvo lugar aquel mismo otoño.

Salvador Fidalgo fue enviado de nuevo por el virrey en 1792 con la *Princesa*, para fundar una base permanente en la bahía de Núñez Gaona (Neah Bay) en 48° 22' N, puerto del cual Manuel Quimper había tomado posesión el 1 de agosto de 1790, pero este establecimiento duró tan sólo un año.

El paquebote *San Carlos* volvería a salir el 4 de febrero del año siguiente con provisiones para los presidios de California, a las órdenes de Ramón de Saavedra, llegando hasta Nutka. En aquel viaje, Saavedra llevaría a Eliza órdenes secretas de Bodega y Quadra para proseguir las exploraciones.

[2] El relato de este viaje por Fidalgo, junto con la carta que escribió a su llegada a San Blas al virrey, están en el Archivo General de la Nación de México, Historia, vol. 68. Copias de estas cartas están en el Archivo General de Indias de Sevilla y en el British Museum. Los actos de toma de posesión están en el Archivo General de Indias de Sevilla, Estado Aud. Guad. 1, doc. 12, pero los planos de los puertos no han sido localizados. Navarrete escribió un pequeño resumen de este viaje en su introducción al viaje de las goletas en 1802, también en M. N., Ms. 95.

Expedición de Manuel Quimper (1790)

Los preparativos

El comandante de Nutka, Francisco de Eliza, dio órdenes el 20 de mayo al teniente de navío Manuel Quimper para explorar el estrecho de Juan de Fuca.

Quimper había llegado a Nutka el 5 de abril en la balandra *Princesa Real*, que había sido la *Princess Royal* de Colnett, llevando a Esteban Mondofia como primer piloto y al pilotín Juan Carrasco como segundo. Había vuelto con dicha balandra a Nutka con el propósito de devolvérsela a Colnett, pero éste no se hallaba allí a su llegada y Eliza decidió entonces emplearla en la exploración que encomendaba a Quimper, empezando en primer lugar por carenarla a partir del 5 de mayo.

El oficial recibió las instrucciones definitivas para la exploración el 29 de aquel mes, indicándosele, como era habitual, hasta la fórmula que debía emplear para hacer los actos de toma de posesión.

Manuel Quimper era natural de Lima (Perú), y desde 1770 se le habían confiado diferentes reconocimientos geográficos, siendo el primero el reconocimiento de la isla de David y la exploración de la costa de Chiloe. Fue probablemente uno de los oficiales que llegaron de España con Bodega y Quadra a Nueva España en 1789. Con este mismo buque, la balandra *Princesa Real* habría de pasar en 1791 a Manila, haciendo un reconocimiento superficial de Hawai, cuando, de nuevo, se dirigía a entregar el buque a Colnett en Macao. A partir de entonces, se perdió su rastro hasta 1803, cuando se le vuelve a encontrar navegando en esas mismas costas.

Gonzalo López de Haro había entrado en el servicio en 1775 y mandado el paquebote San Carlos en la expedición de Esteban Martínez a Alaska en 1788, acompañándole de nuevo en 1789. Después de esta comisión de 1790, continuó como piloto en el Departamento de San Blas. En 1795 hizo una exploración del golfo de California, y en 1803 otra desde San Diego hasta cabo San Lucas.

Juan Carrasco vino desde Filipinas con Francisco Antonio Mourelle en 1784, a donde tal vez hubiera ido también con él. Había sido educado en el Colegio de San Telmo durante cuatro años y medio, probablemente entre 1775 y 1780. Tras participar en estas exploracio-

nes, continuó el servicio en el Departamento de San Blas durante algunos años. En 1803 seguía siendo allí piloto práctico.

El grupo que tomó parte en esta expedición estaba compuesto por 41 hombres, entre los cuales había nueve soldados, y partió el 31 de mayo de 1790 en la citada balandra, llevada por el piloto de la *Concepción*, Gonzalo López de Haro, y por Juan Carrasco. La salida se efectuó desde la cala de los Amigos, en Nutka, emprendiendo en primer lugar rumbo hacia el puerto de Clayocuat (Clayoquot), al este de la isla de Vargas. En él permanecerían hasta el 10 de junio, examinando sus canales y levantando un mapa, ya que constataron que el que habían llevado consigo desde Nutka era muy poco exacto [3].

Reconocimientos en Clayocuat

En aquel lugar estaba situado el mayor asentamiento indio de la costa noroeste, y en él Quimper se encontró con el jefe indio Macuina, que le dijo que se había ido de Nutka porque allí se encontraba Esteban Martínez. Quimper mantuvo muy amistosas relaciones con aquellos indios, yendo a sus casas, invitándoles a la balandra, acudiendo a sus fiestas, etc... Les compró incluso dos canoas, y éstos le informaron de que habían sido visitados por siete barcos de traficantes de pieles durante aquel mismo año, indicándole los nombres de algunos de los capitanes que habían estado allí, entre ellos el del capitán americano Kendrick.

También hicieron referencia al capitán inglés John Meares, ya que Quimper transcribe en su manuscrito el nombre de la persona que citan como «Meas». Pero, por otra parte, parece extraño que esto sea cierto, ya que Meares describe el estrecho como de 15 leguas de anchura en su entrada, lo que no corresponde en absoluto con la realidad; más bien, se puede pensar que Meares no debió de estar allí y se basó para su descripción en la que a su vez hiciera el capitán Charles William Barkley, un comerciante de pieles que, sin duda, fue el primero que vio el estrecho de Juan de Fuca cuando salió de Nitinat, hoy

[3] Véase H. R. Wagner, *Spanish Explorations in the Strai of Juan de Fuca*, Santa Ana, Ca., 1933, pp. 15-27; y *Cartography*, vol. 1, pp. 221-222.

Barkley Sound, y se dirigió hacia el este, en 1787. El propio Meares reconoció que Barkley fue el descubridor [4].

La visita que sí está probada es la del capitán Charles Duncan a su entrada en agosto de 1788, cuando la dibujó. Este dibujo apareció publicado por Alexander Dalrymple en enero de 1790. También Robert Gray exploró parte de la costa occidental en la primavera de 1789 [5].

Los españoles habían pasado varias veces delante del estrecho sin descubrirlo, sin duda a causa de la espesa niebla que reina a menudo en aquellos parajes, y porque estando la entrada en una esquina es difícil distinguirla navegando a cierta distancia de los cabos. De los navegantes españoles, únicamente Esteban Martínez había asegurado haber visto la entrada al estrecho en 1774, cuando participaba en la expedición de Juan Pérez, y pareciéndole de interés su reconocimiento, envió en el verano de 1789 al piloto José María Narváez a examinarlo, como se vio en el capítulo anterior.

Los reconocimientos en el estrecho de Juan de Fuca

Tras su estancia en Cayocluat, Quimper empezó el reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca, al que no pudo dedicar tanto tiempo como se había imaginado por haber permanecido más de lo previsto en el anterior fondeadero.

Dirigiendo la expedición en primer lugar hacia la orilla norte del estrecho, prestó especial atención a los puertos que encontraba y cartografió puerto San Juan, lugar que aún hoy lleva ese nombre y que

[4] Para más información sobre las primeras exploraciones en el estrecho de Juan de Fuca, véase el artículo de F. W. Howay, «Early Navigation of the Strait of Juan de Fuca», *Quarterly Oregon Historical Society,* XII (1) (marzo 1911), pp. 1-32. John Meares publicó en Londres, en 1790, *Voyages Made in the Years 1788 and 1789, from China to the Nortwest Coast of America. To Which are Prefixed an Introductory Narrative of a Voyage Performed in 1786 from Bengal in the Ship Nootka; Observations on the Probable Existence of a Northwest Passage.*

[5] El geógrafo Alexander Dalrymple (1737-1808) fue un gran defensor de la existencia de otro continente en el Pacífico sur, al que llamó Great South Land. En 1770-71 publicó su obra en dos volúmenes: *Historical Collection of the Several Voyages and Discoveries in the South Pacific Ocean,* donde defendía esta idea.

también había sido conocido como puerto Narváez, donde la *Princesa Real* fondeó el día 12 de junio. Al realizar el levantamiento del plano notaron que era errónea la orientación que tenían los salientes de su entrada en la carta que les había sido facilitada. Los naturales informaron a Quimper de que varios navíos extranjeros habían anclado anteriormente en San Juan para comprar pieles.

Dando la vela el 15, siguieron examinando la costa norte del estrecho, fondeando en dos ensenadas antes de llegar el 19 al puerto que nombraron Revillagigedo en recuerdo del virrey de Nueva España y que hoy se llama Sooke Inlet. Les pareció un buen lugar, resguardado de todos los vientos y rodeado de terrenos fértiles, por lo que el 23 de junio tomaron posesión de él, tras levantar su plano.

Salieron el 28 del mismo mes y, navegando hacia el este, rodearon el extremo sudeste de la isla de Vancouver. Primero fondearon en la rada de Eliza (Pedder Bay) aquel mismo día, y el 30 tomaron posesión de la rada que llamaron de Valdés y Bazán (Royal Roads); la primera en recuerdo de Francisco de Eliza, y la segunda por el ministro de Marina Antonio Valdés, juzgándola capaz de albergar varios navíos. Tenía, además, buen fondo y numerosos manantiales de agua dulce en su proximidad.

El día 4 cruzaron hacia la orilla sur del estrecho, en busca de un canal que girase hacia el suroeste y cuyas aguas fueran hacia el océano, pero, sin poder hallarlo, Quimper tomó posesión el 8 de julio de la bahía que llamó con su propio nombre, Puerto de Quimper (New Dungeness Bay), y desde allí destacó una lancha con el piloto Juan Carrasco, que descubrió diez millas al este el pequeño puerto de Bodega y Quadra (Port Discovery). Ambos lugares estaban bien resguardados, con buen fondo y tenían abundante pescado. Hicieron planos de la bahía, de un pequeño puerto que había en su interior y del puerto de Bodega y Quadra. El segundo piloto, enviado a hacer un reconocimiento, descubrió la isla de Carrasco (Protection Island) y la ensenada de Caamaño, bahía donde empieza la actual ensenada de Admiralty. Carrasco también se adentró en el estrecho de Rosario, llamándolo boca de Fidalgo, pues pensaba equivocadamente que era simplemente una ensenada en la tierra firme.

Quimper nombró el final del estrecho seno de Santa Rosa, creyendo que era un cuerpo de agua cerrado y que lo que hoy es llamado archipiélago de San Juan era la tierra firme.

Quedándoles sólo un mes del tiempo establecido para la exploración, y estando la orilla sur del estrecho aún sin explorar, reunió Quimper a sus pilotos y les preguntó su opinión sobre si debían adentrarse en el estrecho, penetrando en los canales del lado norte, o si, por el contrario, consideraban más conveniente regresar. Todos coincidieron en que debían iniciar el retorno sin pérdida de tiempo.

Desde puerto Quimper, obligados por el viento y la marea, la expedición pasó hacia el lado norte el 18 de julio, donde fondearon de nuevo en la rada de Valdés y Bazán. El pilotín Carrasco exploró con la lancha el interior de la rada y descubrió el puerto de Córdova que hoy se llama Esquimault Harbour, bien resguardado de vientos y capaz para varias embarcaciones, del cual levantó el plano. También descubrió el estrecho entre la isla de Vancouver y el archipiélago de San Juan, que llamó y sigue llamándose estrecho de López de Haro.

Desde allí la expedición, en vista de que sólo les quedaban dos meses de provisiones y de que debían regresar antes del 15 de agosto, inició el regreso hacia el océano el día 21.

Cruzaron otra vez hacia la costa sur, y la fueron siguiendo hacia el Pacífico, reconociéndola por si encontraban alguna entrada de interés. A la embocadura del estrecho, tan sólo una les llamó la atención; estaba abrigada de vientos, tenía buen fondo y en ella abundaba especialmente el salmón. Los terrenos que rodeaban eran muy fértiles y había muchas corrientes de agua dulce.

El 1 de agosto Quimper tomó posesión de dicha bahía, llamándola de Núñez Gaona (Neah Bay). Le gustó enormemente debido a su estratégica situación, y levantó varios planos de ella, estudiando con cuidado las costumbres de los nativos, que le parecieron bastante belicosos. Supo que cinco navíos extranjeros les habían precedido en aquel puerto, habiendo matado los naturales a uno de los capitanes, cosa que estuvieron a punto de hacer con un soldado de Quimper que se había separado del resto y que milagrosamente consiguió escapar con vida.

Este puerto de Núñez Gaona llegaría a ser la segunda base naval española en la costa noroeste, y en él permanecerían 11 días, hasta que dieron la vela en dirección a Nutka.

La navegación a California

Pero, encontrándose ya frente a Nutka, el mal tiempo y la densa niebla les impidió arribar al puerto, y debido a la falta de provisiones decidieron navegar hacia California.

Debieron arribar a Monterrey y permanecieron allí, siendo abastecidos por el gobernador del fuerte y levantando planos del puerto, desde el 1 de septiembre hasta el 25 de octubre, antes de partir hacia San Blas, lo que hicieron en unión del paquebote *San Carlos*, que llegó a Monterrey el 14 de septiembre procedente de la entrada del Príncipe Guillermo y del río de Cook. Ambos navíos llegaron a San Blas el 13 de noviembre.

La expedición de Quimper, pilotada por Carrasco, fue la primera exploración importante del estrecho de Juan de Fuca de la cual se conserva una relación escrita y supuso un verdadero descubrimiento. El resultado fue una concienzuda exploración de las dos costas hasta el archipiélago de San Juan [6]. Los mapas hechos en aquella ocasión fueron los primeros que jamás se habían levantado de aquel estrecho.

En los años siguientes, españoles e ingleses lo explorarían aún más adentro, llegando finalmente Vancouver a descubrir la salida desde él en dirección norte hacia el Pacífico.

Las tomas de posesión llevadas a cabo por Quimper, los valiosos mapas realizados por Gonzalo López de Haro y las buenas relaciones establecidas con los indios, animarían a que el año siguiente se emprendiese otro reconocimiento.

[6] El diario de Quimper está en el Archivo General de la Nación de México, Historia, vol. 68, y en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, Estado 4286. El diario de navegación de López de Haro no ha sido localizado, pero aparecen algunos extractos incluidos en la obra de Mourelle, *Compendio de Noticias*, en el documento titulado *Segundo Reconocimiento de la Entrada de Fuca* y en *Noticias del segundo piloto Haro acerca de Fuca*, conservado en el Museo Naval de Madrid. Éstas también contienen explicaciones acerca del mapa que López de Haro levantó en este viaje. Además, algunos planos de los puertos que levantaron se guardan en el Museo Naval de Madrid. Dos mapas generales hechos por López de Haro se hallan en el Archivo General de Indias de Sevilla, así como algunos planos levantados conjuntamente por Carrasco y López de Haro.

Expedición de Francisco de Eliza (1791)

La salida de Nutka

Francisco de Eliza permaneció en Nutka aquel invierno de 1790, y el 5 de mayo de 1791 partiría a realizar su exploración en el paquebote *San Carlos*, que había llegado el 26 de marzo bajo la dirección de Ramón Antonio Saavedra, pilotado por Juan Pantoja y Arriaga, llevando bastimentos e instrucciones para la exploración de Eliza. Entretanto, este comandante había mandado a la *Princesa* a California con un gran número de soldados y marineros enfermos.

En un primer momento, Eliza pensó en utilizar la fragata *Concepción* y dejar el paquebote *San Carlos* para defender el puerto de Nutka, mientras llevaba a cabo su comisión. Pero, ante las noticias traídas por algunos indígenas de que se habían visto cuatro navíos de dos mástiles y uno de tres frente a la bahía de Buena Esperanza, Eliza decidió cambiar el plan dejando la *Concepción*, que era navío de mayor porte y mejor armado, y llevándose el *San Carlos* y la *Santa Saturnina*.

Durante su estancia en el puerto de Nutka, el piloto Pantoja hizo interesantes observaciones sobre los vientos, los indígenas y el territorio en que se asentaban. Juan Pantoja y Arriaga había llegado como primer piloto en el *San Carlos*, y José Antonio Verdia como segundo, y así siguieron. El cirujano de la expedición sería Juan Terrón, y el capellán, José Joaquín Villaverde.

La goleta *Santa Saturnina*, alias *Horcasitas*, estaba al mando del segundo piloto José María Narváez, y su piloto era Juan Carrasco. Su misión sería la de reconocer los canales, bahías y entradas donde el paquebote no pudiese entrar.

Saavedra quedó como comandante de Nutka y Pedro de Alberni, capitán de la compañía de voluntarios, como encargado de la fortificación. Ésta consistiría en dos cañones de 24 libras, ocho de 12 y uno de seis.

Eliza, a su regreso, seguiría siendo comandante de Nutka hasta junio de 1792. En 1793 haría un examen de la costa desde el estrecho de Juan de Fuca hasta San Francisco, y en 1797, ya como capitán de fragata, sucedió a Bodega como comandante de San Blas.

Juan Pantoja y Arriaga se había formado en la Academia de San Telmo hasta 1770. En 1777 estaba en Lima como pilotín, y desde allí

fue a San Blas con Bodega. Tomó parte en la expedición de Arteaga a Alaska en 1779, y estuvo empleado como piloto en los barcos de abastecimiento de California hasta 1790, cuando fue con Eliza a Nutka.

Verdia era un segundo piloto que apareció por primera vez en la historia de la costa en 1788, con la expedición de Martínez a Alaska.

Narváez y Carrasco habían estado el año anterior con Manuel Quimper en la expedición al estrecho de Juan de Fuca.

Las instrucciones dadas a Eliza le ordenaban examinar la entrada de Bucareli, el estrecho de Fonte, la entrada de Heceta (boca del río Columbia), las bahías de San Rafael y Carrasco, el puerto de Clayoquat y el interior del estrecho de Juan de Fuca. Para llevar a cabo estos objetivos, Eliza debía tocar tierra cerca del monte de San Elías e ir costeando hasta el puerto de la Trinidad, reconociendo todas las ensenadas que encontrara.

Debía hacer cuidadosas observaciones de latitud, longitud y variación de la aguja; tomar nota de los lugares importantes, de la naturaleza del país, su fauna, flora y minerales, y asimismo investigar el carácter y el número de los indios y de establecimientos extranjeros. Llevaba láminas de cobre, muy apreciadas por los indios, para canjearlas por pieles. Se le dio también una copia del diario de Quimper, así como el plano que él levantó del estrecho de Juan de Fuca.

Con objeto de llevar a cabo una exploración detallada, las instrucciones le ordenaban que llevase la goleta *Santa Saturnina.*

Bodega, en una carta que le envió aprovechando el viaje de la fragata *Aránzazu* a Nutka, le pedía que buscara la entrada que Juan Pérez decía haber visto entre 54° y 55° N en 1774, y el río de Martín Aguilar que se encontraba supuestamente en 43° N, según Vizcaíno, y que llevaba al mar del Oeste de los mapas de Delisle, aunque este reconocimiento podía llevarlo a cabo el primer barco que Eliza mandase de regreso con noticias de su expedición.

Bodega incluía copia de una carta general de la costa que acababa de hacer para proporcionar información a la expedición Malaspina, que había recibido órdenes reales para localizar el paso señalado por Ferrer Maldonado.

Estancia en Clayocuat

Eliza intentó dirigirse hacia el cabo y monte San Elías, pero la costa se cubrió de una espesa niebla y, en contra de las órdenes de comenzar los reconocimientos por el norte, los vientos del noroeste les condujeron hacia el sur.

En primer lugar, examinaron cuidadosamente la región de la bahía de Clayocuat, donde fondearon el 7 de mayo y donde se les acercaron 58 canoas de indios llevando cada una de ellas de dos a diez personas.

Entre ellos se encontraba el jefe del asentamiento, Wickaninish, a veces también llamado Quiquinanis, y sus tres hijos, quienes informaron a los españoles de que dos navegantes ingleses, uno de ellos Douglas, había pasado por allí hacía menos de 20 días.

Los españoles les daban planchas de cobre y conchas de Monterrey, y a cambio los indios les traían pieles de coyote, foca o nutria, y cangrejos, aunque les aseguraron que no podían darles muchas más porque hacía tan sólo 20 días una fragata mandada por un capitán que ellos llamaban Clayt y un paquebote con el capitán Douglas se habían llevado casi todas sus pieles.

En este mismo lugar, asistieron los españoles a una reunión, en una gran galería, donde los indios les obsequiaron con bailes y cantos.

Los pilotos Narváez y Pantoja llevaron a cabo una exploración detallada de todas sus entradas, y levantaron una carta de Clayocuat.

Exploraciones de Narváez y Pantoja

En la goleta, Narváez exploró desde el día 9 de mayo los entrantes interiores del puerto hacia el norte, y desde allí hacia el este, descubriendo el canal de Poca Agua, y el canal y seno de Gervete, así como el río que llamó San Juan de Dios, regresando el día 14 del mismo mes.

Juan Pantoja, por su parte, había salido el 11 en la lancha para explorar la entrada en dirección noroeste, y volvió el 19, diciendo que había navegado por el canal del noroeste, explorando las bocas de Saavedra, y que éstas se abrían hacia el mar. Seguramente se trataba de la entrada entre las islas de Flores y de Vargas.

Desde allí se habían dirigido hacia el seno o golfo de San Juan Bautista, las bocas de Bonifacio, el puerto de San Isidro y la isla de San Pedro, tras penetrar en el canal de San Antonio. Su exploración había continuado con la bahía de San Rafael, donde había sido hostigado por numerosos nativos que les atacaron con flechas, a las cuales los españoles respondieron con disparos de sus mosquetes.

Estos acontecimientos determinaron que no pudieran acabar de explorar el canal de San Francisco, las bocas de Ordóñez y las de San Saturnino. En el canal de San Juan Nepomuceno, la expedición de Pantoja descubrió los puertos de Güemes y Giraldes, levantando un plano del canal.

En el conjunto de su exploración encontró bastantes asentamientos de indios, y por los problemas que éstos le plantearon no pudo hacer en aquel momento un mapa muy exacto de aquella parte de la bahía, pero sí escribió una cuidada descripción que puede ser seguida con ayuda del mapa que levantó más tarde.

Entretanto, los que quedaron observaron detenidamente el puerto de Clayocuat, formado por varias islas, los vientos dominantes, las mareas, su latitud, que estimaron en 49° 06' N, y su longitud, en 21° 27' O. Vieron que había cinco grandes asentamientos indígenas, cuyo lenguaje y costumbres eran semejantes a los de los habitantes de Nutka, pero éstos eran más limpios, no comían carne humana y mostraban una actitud más sociable.

Hasta el día 21 de mayo José Narváez y Juan Carrasco se dedicaron a hacer el plano del puerto de Clayocuat, que incorporaron luego al general de la bahía.

Narváez explora la boca de Carrasco

Narváez pidió entonces ir con la goleta a explorar la boca, puerto o entrada de Carrasco, hoy Barkley Sound, autorizándole Eliza por haber sido Narváez el único que había estado allí en 1789 y ser el paquebote demasiado grande para entrar. Así lo hicieron hasta el 20 de junio, mientras el paquebote salía hacia el estrecho de Juan de Fuca el día 22 de mayo, comprometiéndose a reunirse con él en el puerto de Córdoba (Esquimault Harbor), en la orilla norte del estrecho descubierto por Quimper.

Jefe de las bocas de Wentuisen. Dibujo por José Cardero. (Museo Naval de Madrid, manuscrito 1.725 (5).)

En Córdoba se encontrarían, efectivamente, el 11 de julio. El capitán de la goleta explicaría que la entrada de la boca de Carrasco era un gran archipiélago de pequeñas islas que se extendían seis leguas de este a oeste y cuatro de norte a sur, y que en su interior existían dos brazos de mar de media legua de anchura que se extendían hacia el interior. No pudo llevar a cabo más exploraciones a causa de las intensas lluvias. Daba cuenta asimismo de que había sido atacado tres veces por los indios, a los que había tenido que ahuyentar disparando al aire. Narváez había visto en esta derrota cuatro o cinco grandes asentamientos indígenas. Hizo un mapa de ésta, llamada boca de Carrasco, al que curiosamente no incorporó ningún topónimo de los distintos entrantes examinados por él.

La exploración del estrecho de Juan de Fuca

Eliza, por su parte, había tenido también grandes dificultades para entrar en el estrecho, por haberse desencadenado una terrible tormenta cuando pretendía tomarlo, consiguiendo entrar por fin en él el día 26.

Llegó finalmente al puerto de Córdoba el día 29, habiendo encontrado en su camino numerosos indios que llevaban arcos y flechas en un saco muy curioso fabricado con pieles de coyote.

Mientras esperaba la reunión prevista con Narváez, Eliza intentó mandar al piloto José Verdia en la lancha para explorar la entrada y el interior del canal de López de Haro, pero tuvo que regresar, rechazado por los muchos indios que le atacaban. Debido a este fracaso, el comandante decidió esperar el regreso de la goleta para intentar nuevamente la exploración.

Efectivamente Pantoja, en la goleta, acompañado de la lancha armada y llevando 30 marineros y 8 soldados de los Voluntarios de Cataluña, del 14 al 25 de junio se dirigió a examinar el canal de López de Haro. Nada más entrar en él, en dirección noreste, se adentró por un auténtico laberinto de islas e islotes, llegando a la parte descubierta del canal de Nuestra Señora del Rosario que es hoy el golfo de Georgia, como lo llamaría Vancouver un año después. Navegaron ambas embarcaciones en conserva, aunque la idea inicial fuese que cada una examinase un lado del canal. Pantoja dejó un relato de esta exploración, pero resulta sumamente difícil averiguar cuál fue exactamente el

recorrido que hizo dentro del canal, a pesar del mapa que lo acompaña.

Interesadísimo Eliza en el descubrimiento de dicho canal, pensó volver a mandar la goleta y la lancha una segunda vez. Consideró incluso la posibilidad de adentrarse con el paquebote, pero los tres pilotos se lo desaconsejaron vivamente por su excesivo porte y las numerosas islas que era necesario sortear, la falta de vientos favorables, la naturaleza variable de las corrientes y la dificultad de encontrar puntos seguros de anclaje entre tantos peligrosos arrecifes.

Cruzando el 28 de junio hacia la orilla sur del estrecho, fondearon en la bahía de Quimper (New Dungeness), y un día después, el 29 de junio, llegaron al puerto de Bodega y Quadra (Port Discovery), donde se quedó el paquebote, mientras la goleta y la lancha salían nuevamente el 1 de julio, con Narváez y el segundo piloto José Verdia, a continuar los reconocimientos.

Exploración de Narváez y Verdia

Su exploración duró hasta el 22 de julio. Entraron por las bocas o canal de Fidalgo (actualmente Rosario Strait), y tras navegar por él durante 12 millas, se encaminaron a través de un gran archipiélago hacia el que llamaron seno de Padilla y hacia la bahía de Bellingham; de allí entrarían en el Gran Canal de Nuestra Señora del Rosario la Marinera, continuando durante ocho días hasta llegar a los 50° N, debiendo regresar por falta de alimentos.

En esta exploración examinaron el lado oriental de la isla de Vancouver. Levantaron un mapa en el que se situaron ya como islas la de Cepeda y la de Lángara, y la tierra firme del estuario del río Fraser, que llamaron entrada de Floridablanca, hoy Point Roberts y Point Grey.

Cuando Eliza regresó de Nutka, comunicó al conde de Revillagigedo que, seguramente, el paso del noroeste estaba dentro de aquella entrada de Floridablanca.

En la costa del canal señalaron varios ríos de agua dulce, y entre los lugares que llamaron bocas del Carmelo y la punta de la Bodega situaron otro punto de agua dulce, que pensaron debía ser un gran río.

En el canal de Nuestra Señora del Rosario encontraron gran número de atunes y ballenas de gran tamaño; pensaron que debían haber

entrado por otra parte al no haber visto casi ninguno en la parte de Fuca que habían reconocido. Efectivamente, los indígenas que encontraron les dijeron que el canal seguía mucho más lejos, y llegaron prácticamente al final del golfo de Georgia.

El retorno

El 25 de julio Eliza decidió dejar el puerto de Quadra (Port Discovery) y dirigirse a Nutka, saliendo el *San Carlos* de la bahía con gran dificultad por su gran porte.

Transbordó al segundo piloto Narváez, capitán de la goleta, y a cuatro de los cinco soldados al paquebote, dando el mando de la goleta al pilotín Juan Carrasco, para que en el caso de que ésta no llegase a Nutka pudiese pasar él como primer piloto a la fragata *Concepción*, ya que su titular había regresado a San Blas en la *Princesa Real*. Con ello Eliza pretendía, sin duda, asegurarse de que Narváez podría terminar los planos. Efectivamente, existe una carta señalando todos los descubrimientos que hicieron dentro del estrecho en este viaje de Eliza, con los nombres que asignaron.

Anclaron a continuación, el 1 de agosto, en la bahía de Quimper, donde cambiaron las conchas que habían traído de Monterrey por el salmón que les ofrecían los nativos.

Después descubrieron el puerto de Nuestra Señora de los Ángeles, distante unas diez o doce millas de la bahía de Quimper, también en el lado sur, el 2 de agosto. El *San Carlos* y la *Santa Saturnina* fondearon en la bahía de Nuñez Gaona el día 7, quedándose allí hasta el 11 en que salieron, separándose el 14.

A pesar de los fuertes vientos del noroeste, el *San Carlos* llegó a Nutka el 29 de agosto, mientras que Carrasco, en la *Santa Saturnina*, decidió dirigirse a Monterrey, por la escasez de agua y alimentos, para no permanecer más tiempo en aquella costa, puerto que alcanzó el 15 de septiembre, y de donde partió poco más tarde, después de haber repostado algunas provisiones; finalmente, el 9 de noviembre arribó a San Blas.

El *San Carlos*, al mando de Saavedra, fue enviado de regreso en octubre del mismo año por Eliza, con su diario y mapas. Este diario no aporta demasiadas descripciones de los animales, pájaros o peces

que se encontraron en el estrecho, porque como él mismo dice ya los había descrito Quimper un año antes. Sin embargo, el de Pantoja contiene más detalles sobre lo que vieron, tratando de describir con gran minuciosidad tanto un animal que cazaron como las costumbres de los indios.

La expedición de Eliza fue un gran éxito desde el punto de vista geográfico; ensanchó enormemente el conocimiento del estrecho de Juan de Fuca y descubrió el actual golfo de Georgia. Estos descubrimientos vinieron a fortalecer la fe de los españoles en sus derechos sobre la costa noroeste.

La *Concepción* permanecería en Nutka hasta mayo de 1792, cuando salió hacia San Blas a las órdenes de Eliza.

A su llegada a Nutka, supo que Malaspina había estado allí y que sólo se había ido dos días antes de su regreso. Eliza volvería a invernar en Nutka [7].

[7] W. L. Cook, *Flood Tide of Empire*, pp. 304-306. Un extracto del diario de Eliza se halla en el Museo Naval de Madrid, Ms. 332. La copia hecha por Pantoja está también en el Museo Naval de Madrid, y otra copia se halla en la Bancroft Library en Berkeley. Pantoja incluyó en su diario al final una cuidadosa descripción del estrecho de Juan de Fuca y del canal de Nuestra Señora del Rosario, cuyos límites admitía desconocer. El diario de Narváez no se ha encontrado hasta ahora. También se conserva el relato por Carrasco a su llegada a San Blas. La carta que levantaron del puerto de Clayocuat, del Puerto de Santa Cruz de Nutka, la de Nuestra Señora de los Ángeles y de la bahía de San Rafael, se encuentran en el Museo Naval de Madrid.

VIII

EXPEDICIÓN MALASPINA

El plan del viaje

Esta ambiciosa expedición había sido organizada en España de acuerdo con un proyecto que, con el título de «plan de un viaje político-científico alrededor del mundo», fue propuesto por los capitanes de fragata Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra, oficiales ambos de la Armada española, al ministro de Marina Antonio Valdés el 10 de septiembre de 1788.

La propuesta de un viaje político-científico incluía, además de las visitas a todas las colonias españolas de ultramar para informar de su situación política, el desarrollo de una investigación del estado económico de aquellas regiones, investigación que proporcionaría estadísticas sobre el comercio y las diversas producciones de las mismas.

También se contaba entre sus principales objetivos la aportación de información hidrográfica para el levantamiento de mapas más exactos de las costas que iban a reconocer, en América del norte y del sur, islas Sandwich, islas Filipinas, Australia, islas de la Sociedad, Nueva Zelanda, Nueva Holanda, y el área del cabo de Buena Esperanza [1].

Durante el viaje se llevarían a cabo, igualmente, rigurosas determinaciones de latitudes y longitudes, estudios de los vientos, mareas,

[1] El 23 de marzo de 1971 recibió Malaspina la conformidad de Valdés a su propuesta de regresar desde Filipinas por el estrecho de Magallanes y Montevideo en lugar de hacerlo por el cabo de Buena Esperanza en África, como había proyectado primero. Museo Naval, Ms. 278, fol. 109-111.

corrientes, y de todos los elementos que pudiesen contribuir a mejores y más seguras navegaciones.

En el terreno científico, los expedicionarios harían, asimismo, estudios etnológicos de los nativos, de sus costumbres y demografía, coleccionarían curiosidades destinadas al Real Gabinete y al Jardín Botánico, y llevarían a cabo estudios de historia natural, zoología, química, física, botánica, geología y antropología [2].

El plan fue aceptado rápidamente por Carlos III. Para cumplir estos objetivos fueron construidas en Cádiz las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, ambas de 306 toneladas, especialmente pertrechadas para una empresa larga y equipadas con los últimos adelantos técnicos disponibles. Fue incorporado el equipamiento más moderno y avanzado, necesario para llevar a cabo los estudios geográficos e hidrográficos proyectados, como eran los sextantes, termómetros y telescopios, y los cronómetros, indispensables para medir la longitud, muchos de ellos encargados expresamente a Londres y París.

El afán europeísta y el deseo de garantizar al máximo la utilidad de los resultados científicos del viaje, llevó a Malaspina a la realización de amplias consultas a los más prestigiosos sabios europeos y a las academias de ciencias de Londres, París, Turín, Módena y Ferrara.

Tanto durante la preparación de este viaje como en sus diferentes escalas, se constituyeron comisiones para copiar documentos útiles en los archivos, con el fin de ayudar a completar los reconocimientos que hiciese la propia expedición y la elaboración final del proyectado informe político reservado al gobierno.

El volumen de noticias recogidas por este medio, en los archivos españoles y en los restantes europeos, americanos y filipinos, fue tan abundante que constituyó por sí mismo una auténtica puesta al día de la situación de los conocimientos científicos y del estado de los virreinatos a finales del siglo XVIII.

Nada escapó a esta gran encuesta físico-política: los temas de astronomía, hidrografía, botánica, zoología, estudio comparado del sue-

[2] El diario de Malaspina, *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas «Descubierta» y «Atrevida» al mando de los capitanes de navío, Don Alejandro Malaspina y Don José de Bustamante y Guerra, desde 1789 a 1794*, fue editado por Pedro de Novo y Colson y publicado en Madrid en 1865. Reimpreso en Madrid, Ediciones El Museo Universal, 1984.

lo, minería y sus técnicas de explotación, sociología, demografía, etnografía, lenguas indígenas, historia prehispánica, farmacología, salubridad ambiental, recursos vivos y minerales, caminos y comunicaciones, historia antigua, acuñación de moneda, urbanismo, tráfico marítimo, construcción naval, defensa y fortificaciones, universidades, hospitales, censos eclesiásticos y otros muchos aspectos fueron investigados y contrastados con los datos obtenidos *in situ* por la expedición.

La tripulación

Alejandro Malaspina había nacido en 1754, en Mulazzo, en el seno de una familia noble. Tras realizar sus estudios en el Collegio Clementino de Roma, había ingresado en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz en 1774. Al año siguiente entró en la orden de San Juan y participó, embarcado en la fragata *Santa Teresa*, en el auxilio a la plaza de Melilla frente al asedio marroquí.

Desempeñó varias comisiones: como alférez de fragata participó en el ataque contra la plaza de Argel; ascendido a alférez de navío, tomó parte en el sitio de Gibraltar en el navío *San Julián*, siendo hecho prisionero por los ingleses; promovido a capitán de fragata, fue a las islas Filipinas mandando la fragata *Asunción*, y en 1784 le fue conferido el mando de la fragata *Astrea*, haciendo en ella un viaje alrededor del mundo.

José Bustamante había nacido en Santander en 1759 e ingresado en la Armada en 1770. Por sus méritos en combate contra berberiscos e ingleses ascendió a teniente de fragata. Participó en el bloqueo de Gibraltar en 1782 con la escuadra de Luis de Córdoba, alcanzando el grado de teniente de navío tras la batalla contra el almirante inglés Howe en el estrecho. Llevaba, pues, una brillante carrera de oficial de marina, llegando a recibir el mando de una fragata en 1784. En 1789, cuando inicia esta expedición, era ya capitán de fragata.

Malaspina habría de ser el alma de esta empresa modélica, en la que colaboraron asimismo los más importantes oficiales del momento, formados en la Escuela de Guardias marinas y más tarde en la Escuela de altos estudios del Observatorio Astronómico; oficiales con experiencia en los nuevos métodos de observación astronómica, y que habían

utilizado ya los modernos cronómetros ingleses para la determinación de la longitud.

Ésta sería una gloria más del propio Malaspina que, disponiendo de absoluta libertad para seleccionar sus dotaciones, supo elegir, sin duda, a los mejores. Malaspina era el comandante de la expedición, embarcado en la corbeta *Descubierta*, mientras José Bustamante y Guerra, segundo de la expedición, sería el comandante de la corbeta *Atrevida*.

La dotación de la *Descubierta* estaba compuesta por Cayetano Valdés, Manuel Novales, Fernando Quintano, Francisco Javier Viana, Juan Vernacci y Secundino Salamanca; y en la *Atrevida*, el teniente de navío Antonio de Tova Arredondo, Dionisio Alcalá-Galiano, Juan Gutiérrez de la Concha, José Robredo, Arcadio Pineda y Martín Olavide, todos ellos cuidadosamente escogidos por Malaspina. A ellos se unieron más tarde, en Acapulco, José Espinosa y Tello y Ciriaco Cevallos. Todos ellos fueron excelentes astrónomos e hidrógrafos. Para formar el resto de la tripulación también seleccionó otros valiosos hombres de la Armada, insistiendo Malaspina en que todos fueran voluntarios.

Para la delineación de las costas eligió a Felipe Bauzá y Cañas, el mejor cartógrafo disponible en el momento, profesor de dibujo en la Academia de Guardias marinas de Cádiz. Bauzá llegaría a ser director del Depósito Hidrográfico, y reuniría muchos de los dibujos de la expedición.

Con el mismo cuidado y acierto seleccionó a capellanes, contadores, cirujanos, botánicos, naturalistas y artistas, cuidando especialmente la elección de pilotos y pilotines. Ésta fue, sin duda, la mejor garantía del éxito de la empresa.

Entre los científicos estaban el naturalista Antonio Pineda, teniente coronel, el botánico Luis Nee, y el científico Tadeo Haenke, que no pudo incorporarse a la expedición ni en Cádiz ni en Buenos Aires, haciéndolo en Santiago de Chile en abril de 1790.

La expedición salió de España con dos artistas, uno de ellos el ilustrador José Guío, especializado en dibujos botánicos y zoológicos además de tener conocimientos de taxidermia; y otro, el pintor sevillano José del Pozo, especializado en perspectivas y vistas generales. Pero ninguno de los dos llegó a ir a la costa noroeste: José Guío enfermó y tuvo que abandonar la expedición en Acapulco, mientras que José del Pozo fue apartado de la misma en este lugar acusado de pereza.

Serían reemplazados por Fernando Brambila, oriundo de Milán, que llegaría a ser un importante pintor de la corte en España, y Juan Ravenet, procedente de Parma. Ninguno de los dos fue a la costa noroeste, porque no pudieron llegar a tiempo de unirse a la expedición antes de la salida, y lo hizo, en cambio, el artista-grabador español Tomás de Suria [3].

Además de éstos, surgió entre la tripulación otro artista, José Cardero, que era un simple aficionado y que se había enrolado en la expedición como criado. Cardero empezó su actividad artística en Guayaquil; sus dibujos, más precisos que los de sus compañeros, han sido de gran utilidad para los historiadores [4].

La preocupación de Malaspina por la salud de la tripulación fue máxima, y le indujo a llevar los mejores remedios existentes en la época, entre ellos antiescorbúticos. Él mismo logró magníficos resultados en sus experiencias con esta enfermedad, y desarrolló importantes medidas profilácticas más tarde publicadas por Pedro María González, cirujano de la *Atrevida*, con el título de *Tratado de las enfermedades de la gente de mar*, escrito en colaboración con Francisco Flórez, cirujano de la *Descubierta*, que desarrolló interesantes novedades durante el viaje respecto a la alimentación de los enfermos y curación de las fiebres.

El viaje

La expedición salió de Cádiz el 30 de julio de 1789. En primer lugar visitaron y cartografiaron los más importantes puertos de la costa oriental de Sudamérica: Montevideo, el Río de la Plata, puerto Deseado en la Patagonia, y puerto Egmont en las islas Malvinas. Tras rodear el cabo de Hornos, visitaron en la costa occidental el puerto de San Carlos en la isla de Chiloé, la bahía de Talcahuano, las islas de Juan Fernández, Valparaíso en Chile, el puerto de la Herradura cerca de

[3] Sobre las actividades de Suria véase Justino Fernández, *Tomás de Suria y su Viaje con Malaspina, 1791*, México, 1939. El diario de Suria, correspondiente al viaje a la costa noroeste, se conserva inédito en la Universidad de Yale, Estados Unidos. Se trata de un manuscrito de singular importancia por la cantidad de dibujos que lo ilustran.

[4] Véase el artículo escrito por Donald Cutter «Early Spanish Artists on the Northwest Coast», en *Pacific Nothwest Quarterly*, octubre de 1963, pp. 150-157.

Coquimbo, la ensenada de Arica, el puerto de El Callao en Lima (Perú), el fondeadero de Paita y Guayaquil en Ecuador, hasta llegar a Panamá. Una vez allí, la *Descubierta* pasó al fondeadero de Realejo (Nicaragua), y de allí, el 27 de marzo, a Acapulco. Mientras, la *Atrevida*, después de examinar la isla de Cocos, arribó directamente a Acapulco el 1 de febrero de 1791, y partió de dicho puerto hacia San Blas, antes de la llegada de Malaspina en la *Descubierta*. En San Blas, adonde llegó el 29 de marzo, permanecería hasta el 13 de abril.

Malaspina enviaba periódicamente al ministro Antonio Valdés informes sobre la situación política y social en todas las escalas, así como importantes remesas de materiales científicos, zoológicos, botánicos y minerales recolectados por los naturalistas, precisas cartas geográficas, levantadas con los nuevos cronómetros, y bellísimos dibujos de paisajes, tipos de animales y plantas de todos los territorios recorridos.

Las instrucciones para el reconocimiento de la costa noroeste

El reconocimiento de la costa noroeste de América se hallaba comprendido en el plan inicial presentado por Malaspina y Bustamante en septiembre de 1788, pero con un carácter más político que geográfico. Así, al redactar la intención general del viaje afirmaban:

> deberá por consiguiente (la historia del viaje) quedar dividida en dos partes, la una pública que comprenderá además del posible acopio de curiosidades para el Real Gabinete y Jardín Botánico toda la parte geográfica e histórica (...) en las cuales, si el gobierno lo hallase conveniente, podría comprenderse el establecimiento ruso en California y los ingleses de Bahía Botánica y Ligueyos. Puntos todos interesantes así para las combinaciones de comercio como de hostilidad (...)[5].

Más adelante, se dice en ese mismo plan que dicho reconocimiento se realizaría entre marzo y octubre de 1791, al regreso de las islas Sandwich, cuyo examen consideraba Malaspina más importante geo-

[5] *Propuesta del viaje*, 10 de septiembre de 1788. Museo Naval, Ms. 1826, fols. 1-5.

gráficamente que el de la costa noroeste, por estar ésta siendo reconocida desde San Blas por buques españoles.

El plan inicial de Malaspina respecto al noroeste consistía, pues, en costear California hacia el norte

> entre el Asia y la América hasta donde lo permitan las nieves y hecha escala en Kamchatka (si el gobierno lo tuviera a bien) se seguirá al Cantón para vender las pieles de nutria a favor de las marinerías (...) [6].

Había, pues, un interés más político-económico que estrictamente geográfico, hasta el punto de que cuando en marzo de 1791 debió replantearse la derrota inicial por la pérdida de tiempo sufrida en Centroamérica por las calmas, Malaspina no dudó en comunicar a Valdés y al virrey, conde de Revillagigedo [7], su decisión de abandonar la inicial derrota hacia Kamchatka, en beneficio de la realización del también previsto reconocimiento de las islas Sandwich.

Mientras Malaspina preparaba en Acapulco la nueva campaña que había decidido emprender, tras su arribada a este puerto un mes más tarde de lo previsto por las intensas calmas centroamericanas, Bustamante, que se hallaba en San Blas con la *Atrevida* y todavía sin noticias de la suerte corrida por la *Descubierta*, recibió el día 5 de abril pliegos reales con fecha de 23 de diciembre de 1790, ordenando que hiciesen prolijos reconocimientos en la costa noroeste en busca del supuesto paso de Ferrer Maldonado.

Su existencia había sido defendida por M. Buache en la Academia de Ciencias de París el 13 de noviembre de 1790, actualizando la vieja polémica del posible paso interoceánico presuntamente descubierto por dicho navegante en 1588. Junto a los pliegos reales, se enviaba a los expedicionarios la memoria del académico francés.

Así, el 6 de abril de 1791, estando aún en San Blas, Bustamante anotaba en su diario:

> Aunque S.M. había dejado al arbitrio de Malaspina la ejecución de la campaña al norte, era ahora su real ánimo la verificase con aquel ob-

[6] *Propuesta del viaje*, 10 de septiembre de 1788. Museo Naval, Ms. 1826, fols. 1-5.

[7] *Cartas al Virrey y a Valdés*, 27 de marzo de 1791. M. N., Ms. 583, fol. 83 v.º. El conde de Revillagigedo siguió siendo virrey de Nueva España hasta 1794.

> jeto (comprobar la existencia del paso de Ferrer Maldonado) y con presencia de este documento (la memoria leída por Buache) (...) [8].

El mismo 6 de abril, Bustamante, todavía sin noticias de la llegada a Acapulco de Malaspina, envió un correo extraordinario a México para advertirle de las nuevas y precisas instrucciones reales, disponiéndose a cumplimentarlas en solitario con la *Atrevida* si no lograba la reunión prevista con la *Descubierta* antes del 24 de abril.

Finalmente Malaspina, que como se recordará había arribado a Acapulco el 27 de marzo, recibió el 8 de abril, en México capital, el correo de Bustamante, y le envió a San Blas aviso urgente de reunirse con él en Acapulco para la campaña del noroeste. Así lo efectuó Bustamante, regresando a Acapulco el 13 de abril.

Había tres factores fundamentales detrás de esta orden:

— el permanente interés por el paso del noroeste, renovado por la lectura del discurso de Buache;

— comprobar cuál era la situación en Nutka con los ingleses y otros extranjeros;

— afianzar los derechos de los españoles en la región para mostrar evidencia de exploración, a través de cartas e informes publicados sobre nuevos descubrimientos.

La estancia en Acapulco

La estancia de las corbetas en Acapulco y México fue enormemente fructífera. Los expedicionarios enviaron a España importantes remesas de materiales, emprendieron la necesaria recorrida de los buques e hicieron repuesto de víveres y hombres. Elaboraron interesantes informes físico-políticos del estado del virreinato, y Alcalá-Galiano, a quien Malaspina excluyó con ese fin de la campaña del noroeste, reordernó finalmente todos los materiales hidrográficos. El naturalista Pineda y el botánico Nee realizaron intensas excursiones de estudio del territorio mexicano hasta Guanajuato.

[8] *Diario de Bustamante*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, Ms. 13, fol. 1.115.

Mientras tanto ambas corbetas, con el resto de las dotaciones y el pintor Tomás de Suria, agregado por no haber llegado el remplazo de los pintores italianos Brambila y Ravenet, emprendieron un extenso reconocimiento de la costa noroeste que llegaría a durar más de cinco meses, desde el 11 de abril hasta el 15 de octubre de 1791.

El plan para la búsqueda del paso ordenada por el rey fue inteligentemente preparado por Malaspina, usando toda la información proporcionada por los reconocimientos previos de dicha costa, sobre todo los realizados por los capitanes ingleses James Cook y George Dixon, los de los rusos establecidos al norte, y los de las campañas españolas enviadas desde San Blas.

Con arreglo a esta cuantiosa información, Malaspina decidió reconocer del este hacia el oeste, siguiendo los vientos dominantes, tomando puerto Mulgrave como punto de reunión en caso de separación. El trozo de costa más importante era para Malaspina el que corría entre puerto Mulgrave y el cabo de Buen Tiempo (el cabo Fair Weather del capitán Cook), con especial atención a la bahía que Cook había llamado de Bering y a la entrada de Príncipe Guillermo. Por último, se trató como prioritario el reconocimiento de las entradas denominadas en la carta de Bodega y Quadra como puerto Colnett, en la frontera actual entre Alaska y la provincia canadiense de Columbia Británica, y la ría o entrada de Ezeta.

Las instrucciones de Malaspina a Bustamante hacían especial hincapié en la relación amistosa con los nativos, como un objetivo esencial para adquirir noticias útiles sobre su lengua y costumbres.

La presencia de Tadeo Haenke, único naturalista que Malaspina mantuvo a bordo para esta campaña, aseguró los estudios físicos y naturales de la zona recorrida.

Además de informar de la situación política, el personal de las corbetas fue encargado de estudiar la historia natural de aquella área, colaborando decisivamente la participación en esta etapa de los artistas Tomás Suria y José Cardero. La producción artística total fue de alrededor de 60 dibujos.

El cartógrafo Felipe Bauzá dibujaría una serie de perfiles y vistas de costa a tinta y a tinta y aguada.

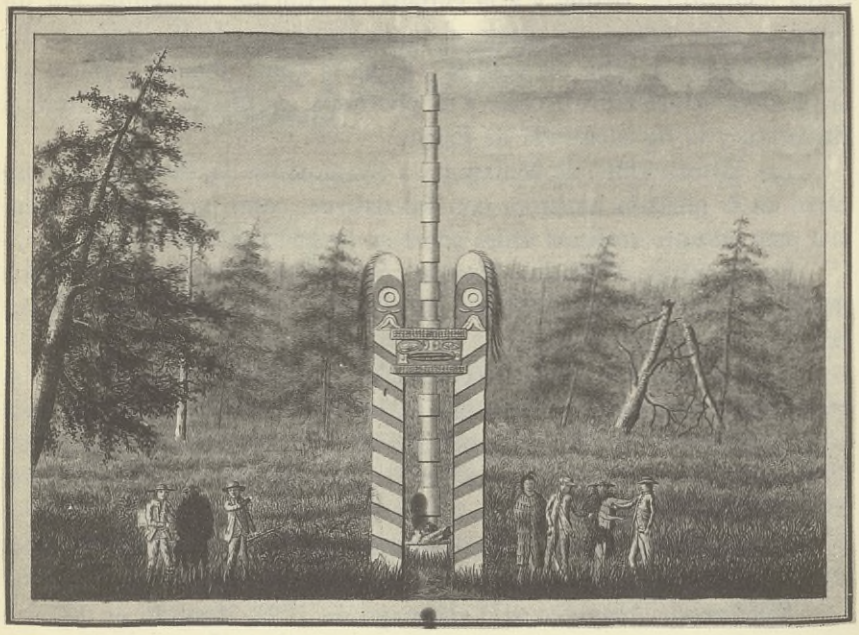
Salieron de Acapulco el 1 de mayo de 1791, dejando en México una comisión compuesta por ocho personas al mando de Dionisio Alcalá-Galiano, encargados de ordenar los materiales recogidos hasta la

fecha y hacer una exploración en Nueva España, y llegaron a Alaska el 23 de junio.

La expedición en Mulgrave

Tras divisar tierra en la región del monte Edgecumbe, el monte de San Jacinto de Bodega y Quadra, situado entre el cabo del Engaño, hoy cabo Edgecumbe, y las islas que están al norte del cabo de San Bartolomé, zona que el mismo Bodega había reconocido ya en 1775 y cuyos principales puntos geográficos había situado Cook con toda exactitud en 1778, continuaron hacia puerto Mulgrave, en la bahía de Yakutat (Alaska).

Pasaron junto al cabo del Buen Tiempo, llegando hasta la bahía de Bering, reconociendo la costa y haciendo observaciones astronómicas hasta alcanzar el puerto Mulgrave descubierto por Dixon en los 59°



Sepulcro del anterior *ankau* del puerto de Mulgrave. Dibujo por José Cardero. (Museo Naval de Madrid, manuscrito 1.726 (67).)

30' N, donde fondearon cuatro días más tarde y permanecieron hasta el 5 de julio.

Se les aproximaron numerosos indios en canoas, que daban señales de venir con ánimo amistoso; pertenecían a la tribu de los indios tinglit [9], y observaron sus costumbres. El jefe o *ankau* les aconsejó que se quedaran allí, cerca de Mulgrave. Hicieron abundantes intercambios con los indios, quienes les daban pescado a cambio de trozos de paño, bayeta, botones, clavos y otras menudencias. Mantuvieron con ellos un trato muy amistoso, aunque debieron de mostrarles su desaprobación por los robos de ropa que hicieron en cierta ocasión, suspendiendo el comercio con ellos. Los diarios de Antonio de Tova y Tomás de Suria son muy ricos en datos sobre la vida y costumbres de estos indios.

Cuando el tiempo aclaró, pudieron observar la gran cordillera que se extendía entre el monte de Buen Tiempo y el de San Elías. El paraje era maravilloso.

En puerto Mulgrave montaron un observatorio, donde fijaron alturas absolutas para el examen del movimiento de los relojes, pero, debido a que los indios no dejaban de molestarles, tuvieron que pasar todos los instrumentos a las corbetas. Se hicieron observaciones y cálculos astronómicos, determinaciones de la latitud, se arregló el movimiento de los relojes, se midió la gravedad con el péndulo simple y midieron la altura del monte San Elías, que divisaron el 30 de junio, y cartografiaron la costa.

El 1 de julio empezaron a explorar la bahía de Yakutat con dos lanchas de las corbetas, yendo el comandante de la expedición con Felipe Bauzá y Antonio de Tova. Encontraron una abertura en su cabecera en 59° 51' N, que al principio pareció ser la entrada de la comunicación en que se basaba la memoria de Buache. Esperaban encontrar allí el paso del noroeste que Ferrer Maldonado había señalado en aquella latitud a fines del siglo XVI. En seguida comprobaron que no era cierto, ya que la marea tenía muy poca fuerza a su entrada y los naturales les explicaron que era un canal muy corto.

De todos modos, se adentraron con las lanchas hasta llegar a una zona donde había un glaciar, para recoger algunas piedras y objetos que los naturalistas necesitaban. Antes del retorno de las lanchas a la

[9] Véase H. R. Wagner, *Cartography*, vol. 1, p. 227 y vol. 2, pp. 356-357.

bahía, hicieron un acto de toma de posesión. Felipe Bauzá midió una base topográfica e hizo demarcaciones. Antonio de Tova se ocupó de la caza, y Malaspina acopió todo lo relativo a la historia natural y supervisó las observaciones para hacer una carta.

Ya que no hallaron el ansiado paso, llamaron al puerto donde estuvieron fondeados puerto del Desengaño, hoy Disenchantment Bay, a la punta de su entrada punta de las Bancas, y a la cabecera de la bahía del Desengaño, obra de Ferrer Maldonado. Una isla en el interior de la bahía fue llamada de Haenke en recuerdo del naturalista de la expedición.

Reconocieron en el camino hacia la salida una isla que llamaron de Pineda, en honor de Antonio Pineda, que había permanecido en Nueva España. Las relaciones con los indios se habían vuelto algo más difíciles en aquellos tres días en puerto Mulgrave, a causa del robo hecho por los indios de la chaqueta de un marinero, que su ankau les obligó a devolver. Hechas las paces, se celebraron con bailes y cánticos.

Los resultados de los reconocimientos hechos en puerto Mulgrave fueron importantes geográficamente y sumamente interesantes desde el punto de vista etnográfico, ya que recogieron muchas noticias de sus costumbres, viviendas, vestidos, cantos y lengua.

La mayor parte de la producción artística de la expedición procede de la estancia en Mulgrave y de los 18 días que estuvieron en Nutka. Cardero siguió con los dibujos zoológicos, e hizo apuntes describiendo las costumbres de los naturales, tipos indígenas y escenas generales. Suria hizo algunos borradores que incorporó a su diario, y también algunos hermosos retratos de los jefes indios como Macuina, Tlupananulg y Natsape, entre ellos [10].

De puerto Mulgrave a Nutka

De puerto Mulgrave zarparon hacia el suroeste el 5 de julio, iniciando el reconocimiento de lo que consideraban el verdadero objeto

[10] El diario original de Suria se encuentra en la Yale University Library, y fue publicado por el historiador de la costa noroeste Henry Raup Wagner en la *Pacific Historical Review* 5 (1936), pp. 234-76.

del viaje, la parte de costa por debajo del paralelo 60, donde, si es que existía, debía encontrarse el paso descubierto por Ferrer Maldonado, aunque estaban casi seguros de la falsedad del relato del mencionado navegante.

El hecho de que aquel trozo de costa no hubiera sido nunca reconocido con detalle, ni siquiera por Cook, confería especial valor hidrográfico al actual reconocimiento.

Así, inspeccionaron y levantaron cuidadosamente la costa desde puerto Mulgrave hasta la punta de Novales, en 59° 44' N, donde llegaron el 24 de julio, y desde allí navegaron hacia la entrada del Príncipe Guillermo, pasando junto al cabo Suckling; pero, debido al mal tiempo, no lograron hacerlo entre éste y la isla de Kaye, actualmente isla de Kayak, aunque reconocieron la costa oriental entre dicha isla, y llegaron al cabo de Hinchinbrook, que Malaspina llamó cabo Arcadio, en honor de Arcadio Pineda, otro expedicionario, situando exactamente sus latitudes, longitudes y sondas, tomando rumbo después hacia la entrada del Príncipe Guillermo.

Pasaron junto a la isla de Montague (Montague Island), la isla de Hijosa (Middleton Island) o isla Rasa, a la que rebautizaron con el nombre de Galiano.

De nuevo en la isla de Kaye el día 16, y a pesar de los fortísimos vientos, intentaron pasar entre ella y el cabo Suckling, impidiéndolo la tierra firme, confirmando entonces que la isla Kaye era realmente una península, lo que hicieron constar en la carta.

El 22 volvieron a ver el monte de San Elías, a cuyo pie tuvieron que fondear por grandes calmas, y a partir del 26 continuaron los prolijos reconocimientos de esa latitud hasta cabo Buen Tiempo, por ser la señalada por Buache y Ferrer Maldonado para situar el estrecho de Anián, llegando a comprobar la inexistencia de paso alguno en aquellas latitudes.

El 27 pasaron al oeste del cabo que remata la bahía de Bering, siguieron por el cabo del Engaño y ensenada del Susto, entrada a Sitka Sound, navegando muy cerca del extremo de la bahía del Príncipe y de las islas Nubladas del capitán Dixon.

El 31 avistaron el cabo de San Bartolomé; bajando luego hacia el sur a lo largo de la costa, llegaron a la bahía de Bucareli, cuya entrada reconocieron, y siguieron navegando rumbo al sur, más allá de las islas de la Reina Carlota, donde sufrieron un impresionante huracán que

estuvo a punto de destruirles. Suria describe esta galerna en su diario con tintes dramáticos.

Estancia en el puerto de Nutka

Llegaron finalmente a la cala de los Amigos, como se llamaba el fondeadero del establecimiento español de Santa Cruz de Nutka, el 13 de agosto. Allí fueron recibidos por el capitán de la fragata *Concepción*, el alférez de navío Manuel Saavedra, y por el coronel Pedro Alberni, comandante de la guarnición, que pertenecía a la Primera Compañía de Voluntarios de Cataluña. El teniente de navío Francisco Eliza, comandante de Nutka, había zarpado en la goleta *Saturnina* para reconocer la costa al norte y al sur del asentamiento, y el establecimiento se hallaba a cargo de Manuel Saavedra.

Encontraron una guarnición bien establecida: la casa del comandante, el fuerte, las barracas de madera, la fábrica de pan fresco, la huerta bien cultivada, las herrerías..., y les llamaron especialmente la atención los edificios de madera donde se alojaba la tropa.

En seguida montaron un observatorio en tierra, hicieron aguada y emprendió Felipe Bauzá las marcaciones para el levantamiento del plano del puerto.

Hicieron observaciones para determinar la latitud por diferentes estrellas al norte y al sur; y otras de la longitud, y de la variación e inclinación de la aguja acimutal, con varias experiencias con el péndulo simple.

Reunieron datos astronómicos, cartografiando las costas. Espinosa y Cevallos reconocieron los canales interiores del archipiélago entre el 18 y 26 de agosto, realizando una breve aunque interesantísima visita a Tasis, la ranchería de Macuina, de la que dejaron una extensa y atractiva descripción.

La actitud de los naturales hacia los españoles fue más tímida y retraída que en anteriores ocasiones, tanto que dirigiéndose Cayetano Valdés y Felipe Bauzá en un primer momento a la ranchería de Macuina la encontraron desierta, aunque éste visitaría más tarde a los expedicionarios.

También en este puesto los resultados fueron notables para la etnografía, recogiéndose extensas noticias sobre las costumbres, cantos y

aspecto de los indígenas a los que Suria y Cardero retrataron, siendo importantes asimismo los estudios botánicos y litológicos realizados por Haenke, que hizo asimismo un estudio acerca de los pinos útiles para la construcción naval.

La estancia de 15 días en este establecimiento se aprovechó para hacer también provisión de leña, las necesarias reparaciones, como la fabricación de un nuevo mastelero, y la destilación de una cerveza sacada de la hoja de un tipo de pino, experimento que se llevó a cabo bajo la dirección del cirujano Francisco Flórez.

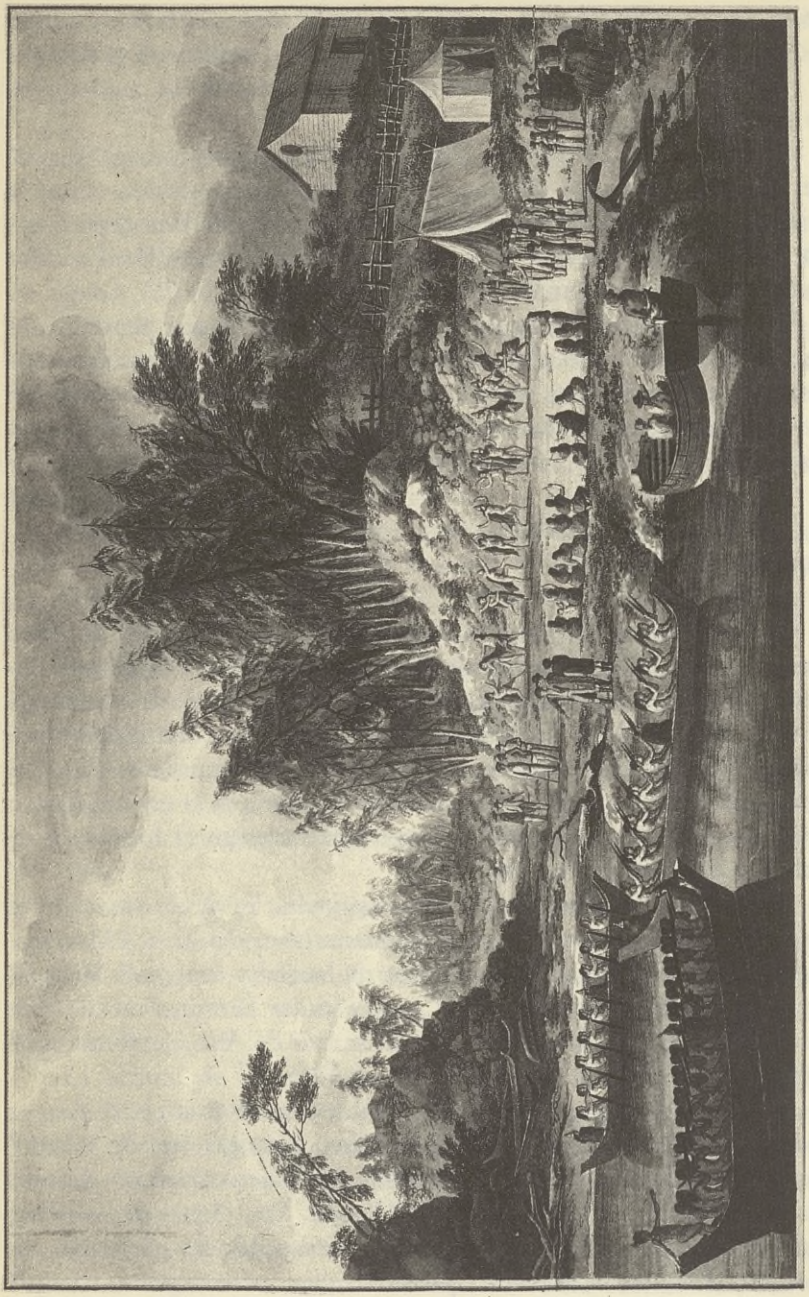
Entregaron al establecimiento aquellos repuestos que pensaron no iban a utilizar, así como piezas de paño, utensilios de enfermería, pastillas de caldo, medicinas, cuatro pipas de vino y cuanto pensaron podía venirles bien para pasar el invierno hasta que regresase la fragata *Aránzazu* de Monterrey, adonde había ido a por provisiones.

Salida hacia Monterrey

El 28 de agosto iniciaron la navegación hacia Monterrey y vieron la entrada del estrecho de Juan de Fuca el 1 de septiembre, donde Eliza estaba haciendo un reconocimiento. Planearon explorar la entrada de Ezeta, pero la niebla les impedía ver la costa; tampoco les permitió distinguir la entrada de Monterrey, y arribaron a la punta de Pinos el 11 de septiembre, habiendo determinado con precisión en esa última derrota los puntos más notables de recalada útiles en el tornaviaje de Filipinas a San Blas y Acapulco.

Los cañonazos disparados desde el presidio les ayudaron a entrar en el puerto de Monterrey, y en él permanecerían del 22 al 25 de septiembre. También allí hicieron cálculos de latitud y longitud. Malaspina y Bustamante fueron recibidos por el padre Fermín Francisco de Lasuén, presidente de las misiones franciscanas de Alta California, que había sucedido al padre Junípero Serra en 1785.

Como en Mulgrave y en Nutka, también en Monterrey efectuaron estudios sobre las costumbres de los indios, descripciones de los animales que encontraron y de los recursos minerales, así como valiosos trabajos botánicos, principalmente de Haenke. Son dignas de mención las amplísimas noticias que aquí se recogieron sobre las provincias internas con destino a la memoria política.



Baile en la playa del establecimiento de Nutka. Dibujo por Tomás de Suria. (Museo Naval de Madrid, manuscrito 1.723 (7).)

De Monterrey partieron el 26 de septiembre. Las corbetas se separaron a la altura de cabo San Lucas el 6 de octubre. La *Descubierta* hizo una parada intermedia en San Blas y entró en Acapulco el 19 de octubre, y la *Atrevida* el 16.

Los artistas Suria y Cardero no continuaron el viaje de la expedición Malaspina. Suria regresó a su casa en México capital, donde permaneció terminando los dibujos, que enviaría a Madrid y que serían posteriormente empleados para ser grabados. Cardero fue asignado inmediatamente a la nueva exploración que estaba siendo organizada en México. Las capacidades que mostró le valieron la obtención de una plaza de cartógrafo, y su actitud y buena disposición le hicieron ganar dos buenos amigos entre los miembros de la expedición.

Resultados

Los resultados científicos de la campaña del noroeste y de las comisiones de trabajo organizadas por Malaspina en México durante la misma arrojan un balance muy positivo.

Respecto al noroeste, se aportaron noticias geográficas y etnológicas de gran valor, y se desestimó definitivamente la existencia del controvertido paso interoceánico.

En el reino de Nueva España se recogieron cuantiosas noticias de todo tipo para la memoria política, se estudió el territorio, la zoología y la botánica hasta Guanajuato. Las minas, sus sistemas de beneficio y la vida cultural y científica del virreinato. Las remesas enviadas a España desde Acapulco y México lo acreditan sobradamente.

Además, Malaspina entregó al virrey Revillagigedo dos importantes memorias: una sobre el comercio de la piel de nutria, cuyo desarrollo aconsejó vivamente, y otra de carácter político sobre la sustitución del puerto de San Blas por el de Acapulco para reunión y depósito de las fuerzas navales en el Pacífico, en la que analizaba con agudeza y profundidad los problemas y el alto costo del establecimiento de San Blas y las ventajas que supondría potenciar Acapulco en sustitución de aquél.

En octubre, Malaspina envió también un mensaje al virrey desde San Blas, solicitando que fuese una nueva expedición a la costa noroeste, y a su llegada a Acapulco ésta ya estaba siendo preparada.

Durante el mes de noviembre, cuando preparaban su partida hacia Filipinas, Malaspina supo que el virrey había ordenado a Antonio Mourelle, teniente de fragata que había sido segundo comandante de la *Sonora* en la expedición de 1775, ir a Nutka en la goleta *Mexicana* para preparar el camino a Juan Francisco de la Bodega y Quadra, que iba a negociar con el capitán inglés Jorge Vancouver, y para reconocer el estrecho de Juan de Fuca.

Se había asignado, pues, el mando a Mourelle, pero Malaspina, teniendo en cuenta la enfermedad de éste, consiguió del virrey que el nuevo estudio hidrográfico del estrecho de Juan de Fuca fuera realizado por oficiales de su propia expedición, con instrucciones precisas suyas, para que completasen los reconocimientos de los canales que no habían podido concluir Espinosa y Cevallos durante la estancia de la expedición en Nutka.

Así lograba Malaspina, con oficiales propios, los capitanes de fragata Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés, y los oficiales Juan Vernacci y Secundino Salamanca, y con buques del Departamento de San Blas, las goletas *Sutil* y la *Mexicana*, completar los últimos reconocimientos de la costa noroeste, sin retrasar o suprimir otros objetivos imprescindibles para la expedición en el futuro.

Mourelle sería nombrado, posteriormente, secretario del virrey, y tendría la responsabilidad de recopilar todos los diarios y materiales de las exploraciones de la costa noroeste, redactando su famoso compendio, que sería utilizado como fuente de información de las actividades españolas durante aquellos años.

Efectivamente, la expedición de Alcalá-Galiano y Valdés fue considerada como comisión dimanada de la expedición Malaspina por Revillagigedo, reincorporándose nuevamente los oficiales ahora dispersados, a su regreso a la Corte, al corto equipo de oficiales destacados por Malaspina para la redacción final del viaje, figurando en su proyecto los reconocimientos de la *Sutil* y *Mexicana* como parte integrante de la totalidad de la obra.

Sin embargo, el proceso de Malaspina aconsejaría a Alcalá-Galiano y a Valdés presentar más tarde este viaje como separado del resto, salvándolo así para el conocimiento público del secuestro de los restantes materiales procedentes de la expedición ordenado por Godoy, logrando efectivamente su publicación por la Imprenta Real en 1802, siendo ya director del Depósito Hidrográfico Espinosa y Tello.

El resultado geográfico más importante fue, sin duda, el descubrimiento y reconocimiento de la bahía de Yakutat [11]. Respecto a los resultados del viaje, Malaspina comunica al virrey Revillagigedo desde San Blas el 20 de octubre de 1791:

> El día 28 de julio ya pudimos considerar cumplidas las órdenes de S.M. hallándonos nuevamente delante del monte Buen Tiempo con la seguridad de que entre este monte y la entrada del Príncipe Guillermo no hay ni siquiera río mediano en la orilla del mar, ni la cordillera interna terráquea unida deja la menor esperanza de la existencia de un paso (...) [12].

También señala Malaspina como resultados:

> — la posición de la costa se ha determinado ahora con mucha mayor exactitud,
>
> — se ha excluido de la carta de Cook la por él llamada bahía de Behring por ser inexistente.
>
> — Así se ha excluido también el paso señalado entre el continente y la isla Kaye que es una península.
>
> — Se han añadido a la carta las islas Galiano y Triste en la entrada del Príncipe Guillermo. El puerto Mulgrave (bien levantado), las islas inmediatas y puerto Desengaño podrán ahora ser frecuentados con mayor conocimiento y seguridad.
>
> — Finalmente las excursiones botánicas y litológicas de D. Tadeo Haenke igualmente que las experiencias del péndulo simple en latitud de 59° 34' contribuirán al progreso de las ciencias que su Majestad tanto anhela (...)

Sobre los nombres mencionados en la carta comenta Malaspina:

> Los nombres adoptados en esta carta se han sujetado, en parte, a los de Cook y del capitán Dixon pero se han variado cuando, o los había puesto al mismo tiempo por nuestros navegantes o el paraje (en que estabamos) no era bien conocido [13].

[11] Sobre este tema, véase el artículo de Donald Cutter «Malaspina at Yakutat Bay», *The Alaska Journal*, 2 (1972), pp. 42-49.

[12] M. N., Ms. 583, fols. 88 v.° y 89 v.°.

[13] *Ibidem*, fol. 89.

Se ha conservado una gran cantidad de documentación sobre esta expedición, que desgraciadamente no fue publicada en su tiempo por haber sido procesado Malaspina, a su regreso, acusado de liberalismo, y secuestrados los papeles y objetos reunidos a lo largo del viaje [14].

[14] La enorme cantidad de documentación orginada por esta expedición se conserva en su mayor parte en el Museo Naval de Madrid. Estos fondos han sido cuidadosamente catalogados por María Dolores Higueras, y empezaron a ser publicados por esta institución en 1985 en el *Catálogo crítico de los documentos de la Expedición Malaspina (1789-1794)* del Museo Naval, 3 vols.

Otros fondos sobre la expedición de Malaspina en Madrid están en el Real Jardín Botánico, Museo de América, Museo Nacional de Ciencias Naturales y Archivo Histórico Nacional. Los expedientes de los miembros de esta expedición se conservan en el Archivo General de Marina del Viso del Marqués (Ciudad Real).

El Archivo General de la Nación de México tiene interesante documentación sobre las comisiones emprendidas por la expedición en Nueva España y en la costa noroeste. Otras series se conservan en el British Museum de Londres y en los archivos del Museo Nacional de Praga. Se pueden encontrar documentos dispersos en otros muchos archivos de España, Estados Unidos, Australia, México, Uruguay, Chile, Francia e Italia.

IX

EXPEDICIÓN DE DIONISIO ALCALÁ-GALIANO Y CAYETANO VALDÉS. EXPEDICIÓN DE JACINTO CAAMAÑO

Expedición de Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés (1792)

Las primeras instrucciones para la expedición de Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés

Cuando llegó a la Corte el relato del viaje hecho por Manuel Quimper en 1790 dando cuenta de sus descubrimientos, se despachó una real orden, fechada el 28 de mayo de 1791, al virrey Revillagigedo para que pusiese en marcha lo antes posible una exploración completa del estrecho de Juan de Fuca [1].

Éste, tras recibir la orden del rey, había decidido despachar inmediatamente esta expedición, nombrando responsable de ella a Francisco Antonio Mourelle, que se encontraba en México capital y había acabado ya de redactar su famoso *Compendio de Noticias: Viajes en la Costa Septentrional*, en el que describía todos los viajes de los españoles a la costa noroeste hasta 1790.

El relato de su viaje con Heceta en 1775 había sido editado en Inglaterra, por lo que Mourelle había adquirido cierta fama, hecho que, sin duda, debió de influir en el virrey para su elección. Además de los viajes a Alta California en 1775 y 1779, Mourelle había efectuado va-

[1] La real orden aparece citada en la correspondencia de 1 de septiembre de 1791 de Revillagigedo a Floridablanca, fechada en México. Ésta se encuenta en CV-B (Robbins Collection), *Revillagigedo Papers*, vol. 22, fol. 200-13 v.

rios a Filipinas entre 1780 y 1789 [2]. Las instrucciones que el virrey le dio para este viaje, fechadas el 9 de septiembre de 1791, ordenaban, además del examen del estrecho de Juan de Fuca, el reconocimiento de la costa desde dicho estrecho hacia el sur hasta Monterrey. Debía después subir a los 56° N, hasta Alaska, para bajar desde allí a todo lo largo de la costa haciendo un reconocimiento exhaustivo de ella y cartografiándola.

En cuanto a las demás misiones asignadas, Mourelle tendría que tomar notas sobre los indios que encontrasen, su gobierno, religión y actividades económicas, sobre la flora y fauna, y sobre los metales preciosos y perlas, si los había.

Se le concedía un año para realizar este viaje, asignándole la goleta *Mexicana,* recientemente construida en San Blas. Para poder realizar la comisión de forma más eficaz, le eran otorgadas a Mourelle algunas prerrogativas extraordinarias, como la de dirigirse al virrey directamente o la de poder disponer de cualquier personal de las dotaciones de otros buques españoles, si le fuera preciso, para completar la suya.

A pesar de la Convención de Nutka, que se había firmado con los ingleses en octubre de 1790, el virrey seguía pensando en extender las posesiones españolas en el área, y por ello las instrucciones incluían aún la fórmula a emplear para hacer los actos de toma de posesión.

El virrey pretendía también que Mourelle hiciese el examen de la costa al sur del estrecho, por si los españoles tenían que mudar su establecimiento de Nutka algo más hacia el sur. Bodega, por su parte, destinado a poner en práctica las conclusiones de dicha Convención, no iría a reunirse con los ingleses hasta el año siguiente, y Revillagigedo deseaba tener prevista una solución alternativa para el establecimiento español.

Pero el 1 de diciembre, fecha en que se había previsto la salida y estaban listas para salir, la goleta *Mexicana* y la lancha que debía acompañarle Mourelle se encontraba enfermo, y, además, se había desarrollado una correspondencia entre Malaspina y el virrey, produciéndose un inesperado cambio de planes.

[2] Véase la *Relación de los méritos y servicios del Capitán de navío Francisco Mourelle,* en el Museo Naval, Ms. 999.

Al terminar Francisco de Eliza, en agosto de 1791, su reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca, quiso comunicar al conde de Revillagigedo, virrey de Nueva España, su impresión de que, si verdaderamente existía un paso que comunicase con el Atlántico, éste debía estar en el interior de dicho estrecho.

Esta noticia llegaría a San Blas el 9 de noviembre, cuando el piloto Juan Carrasco arribó a dicho puerto en la goleta *Santa Saturnina,* llevando la relación del viaje de Eliza al estrecho de Juan de Fuca. Poco antes, Carrasco se había encontrado con Malaspina en California y le había explicado que Eliza había entrado por el brazo norte del estrecho de Juan de Fuca hasta la latitud de Nutka, pero que éste continuaba más lejos.

Los planes de Malaspina

Cuando se estaba preparando la salida de la goleta *Mexicana* con Mourelle, regresó Alejandro Malaspina de su viaje a la costa noroeste, sin estar completamente satisfecho de los reconocimientos hechos en la latitud del estrecho de Juan de Fuca. Por ello, el 10 de noviembre propuso un plan al virrey para que fuesen sus oficiales quienes llevasen a cabo la citada comisión, pidiendo que para ello no sólo la goleta *Mexicana,* sino también la *Sutil,* bajasen lo antes posible de San Blas a Acapulco.

En el plan, manifestaba que el piloto Juan Carrasco le había informado en Monterrey de la cantidad de canales que aún quedaban por reconocer en el estrecho de Juan de Fuca, y de que los ingleses y franceses se hallaban vivamente interesados en encontrar el paso en aquellas latitudes. Proponía a sus oficiales Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés para llevar a cabo la comisión, en lugar de Mourelle, aduciendo sobre todo que estaban mejor preparados para el uso de los modernos instrumentos náuticos.

El virrey aceptó la propuesta, siempre que Malaspina se comprometiese a que usasen los instrumentos de la propia expedición para poder justificar el cambio ante Mourelle.

Indicó Malaspina quiénes debían ser los oficiales encargados de la exploración, todos ellos miembros de sus dotaciones, que permanecerían en Nueva España para hacer este viaje: los capitanes de fraga-

ta Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés, y los tenientes de fragata Juan Vernacci y Secundino Salamanca [3].

Cayetano Valdés, sobrino del ministro de Marina Antonio Valdés, había nacido en Sevilla en 1767 e ingresado en la Academia de Guardias Marinas a los 13 años. A la edad de 38 años llegó a jefe de escuadra, y después a capitán general de la Armada, muriendo en 1835.

Dionisio Alcalá-Galiano era natural de Cabra (Córdoba), donde había nacido en 1760, e ingresó en la escuela naval a los 17 años. Desde 1784 había empezado a hacer trabajos hidrográficos, tomando parte en la expedición hidrográfica de Antonio de Córdova al estrecho de Magallanes, y en 1788 participó en otra que fue a las Azores. Moriría en 1805 en la batalla de Trafalgar.

Malaspina también alegaría más tarde que, de ese modo, además de hacer el reconocimiento del estrecho y costas contiguas, estos mismos oficiales podrían terminar de levantar cartográficamente los trozos de costa de Centroamérica o Nueva España, que las calmas habían impedido anteriormente a las corbetas, y también hacer un examen del golfo de Nicaragua y su comunicación con el Atlántico por el río de San Juan.

En el nuevo plan ahora propuesto se introducían diversas modificaciones respecto a las instrucciones dadas anteriormente a Mourelle. Ya no se planteaba un extenso reconocimiento de la costa noroeste, ni la búsqueda de un lugar apropiado para un puerto al sur del estrecho.

El virrey ordenó a Mourelle que fuera a llevar víveres a San Blas, trayendo a su regreso a Acapulco las goletas que se habían construido en este puerto, lo que haría el 7 de enero, acompañado de Jacinto Caamaño.

Las nuevas instrucciones

El propio Malaspina, en cumplimiento de una orden del virrey, redactó las instrucciones que debían observar para el desarrollo de esta

[3] En el Archivo General de Marina del Viso del marqués, en Ciudad Real, se conservan las hojas de servicios y expedientes personales de los participantes en esta expedición. Sobre los artistas que tomaron parte, se puede consultar C. Sotos Serrano, *Los Pintores de la expedición Malaspina,* Madrid, 1982; otros datos biográficos de estos personajes, en C. Cutter, «California Training Ground for Spanish Naval Heroes», *California Historical Society Quarterly,* 40, pp. 118-119.

comisión, enviándolas el 6 de diciembre de 1791 a Alcalá-Galiano. En ellas destacaba como principal objetivo el reconocimiento detallado de los canales internos del estrecho de Juan de Fuca, determinando que los trabajos en el campo de la historia natural pasara a un segundo plano y se centraran fundamentalmente en los hidrográficos y geodésicos, sin descuidar tampoco el examen de carácter político, que Malaspina consideraba primordial. Una vez dentro del estrecho debían empezar las exploraciones a partir del punto alcanzado por Eliza en 1791.

En cuanto al examen de otros lugares geográficos señalaba que, tras la salida del estrecho a mediados de septiembre, inspeccionasen la zona explorada por Meares y la boca de Heceta, así como el puerto de San Francisco.

La segunda parte de las instrucciones hacía referencia a los reconocimientos en Nicaragua, comisión que no se realizó al no ser aceptada por el ministro Antonio Valdés, a quien el virrey remite el 3 de enero de 1792 estas instrucciones de Malaspina para su aprobación.

Malaspina había previsto, pues, que se hiciesen algunas observaciones científicas y se estudiasen los recursos naturales de la zona, para lo que dejaría algunos de sus instrumentos.

El virrey Revillagigedo envió las instrucciones definitivas a Alcalá-Galiano y Valdés el 7 de febrero de 1792, limitando totalmente los reconocimientos a la campaña del estrecho de Juan de Fuca, por donde debían intentar pasar a Europa y señalando lo que habrían de hacer en caso de conseguirlo. En general, las nuevas instrucciones no diferían demasiado de las de Malaspina. La mayor diferencia estaba en la campaña de Nicaragua, que no se emprendería hasta la recepción de nuevas instrucciones, cuando las goletas volviesen a San Blas.

Desapareció en estas instrucciones finales el objetivo de búsqueda de un lugar para hacer otro asentamiento, porque ya se había determinado por entonces que éste fuese en Núñez Gaona. También consideraba el virrey que, con los reconocimientos geográficos llevados a cabo por la expedición Malaspina, no era necesario hacer más exploración de la costa, como se había mandado al principio a Mourelle.

Las goletas

En cuanto las goletas llegaron a Acapulco, la maestranza de la *Descubierta* y *Atrevida* comenzó en ellas las obras necesarias para llevar a cabo la comisión, aunque encontraron grandes problemas por la falta de personal y otros medios. La dificultad de navegar hacia el norte costeando obligaba a tener una bodega bien acondicionada, con capacidad para almacenar provisiones para más meses. También modificaron el aparejo que montaban, poniendo a la *Sutil* uno de bergantín y a la *Mexicana* el de goleta.

Recibieron ayuda del gobernador de Acapulco para finalizar su apresto, mientras el virrey les facilitaba el dinero y medios necesarios.

Ambas goletas habían sido construidas en San Blas y eran de idénticas dimensiones, 46 pies de quilla, 50 de eslora y 13 de manga, y llevarían el mismo armamento. Embarcaron pertrechos, municiones, víveres y agua para 100 días.

Entre los bastimentos llevaban piezas de cobre, hierro y otros objetos y materiales para intercambiar con los indios.

El equipamiento científico se limitaba a:

— un cuarto de círculo,
— un péndulo,
— dos anteojos acromáticos,
— una máquina ecuatorial,
— un círculo de reflexión,
— un cronómetro,
— un reloj de longitud,
— dos barómetros,
— cuatro termómetros,
— un eudiómetro.

Ambas llevaban una tripulación de 17 personas, además del comandante y el segundo, pero la *Mexicana* llevaba también al dibujante José Cardero, que ya había estado con Malaspina en el noroeste.

Cardero fue especialmente escogido por Alcalá-Galiano y Valdés, y para darle el puesto tuvieron que prescindir de un cartógrafo local que iba a participar. Consiguieron que se le aumentase el sueldo con-

siderablemente, y se le empleó también en los quehaceres de escribiente y cartógrafo, además de su misión como artista.

Salida de Acapulco y llegada a Nutka de las goletas

Finalmente, el 8 de marzo de 1792, Alcalá-Galiano y Valdés salieron de Acapulco en las goletas *Sutil* y *Mexicana.*

Tras una navegación bastante lenta y difícil por la falta de vientos favorables, llegaron a Nutka el 13 de mayo, saliendo a recibirlos el jefe o *tais* Macuina, acompañado de sus parientes y amigos. Como regalos le entregaron un hacha, cuatro cuchillos, y algunas piezas de quincallería, y Macuina cariñosamente abrazó a Valdés, Vernacci y Salamanca, que habían estado allí el año anterior con Malaspina y Bustamante durante dos semanas. Esta vez iban a permanecer hasta el 5 de junio.

Las goletas entraron en el puerto remolcadas por algunos de los botes y lanchas surtas en los alrededores. Estaba éste situado entre las islas de San Rafael y San Miguel, fortificada esta última con una batería construida por los españoles.

Allí encontraron a la fragata *Concepción,* al mando del teniente de navío Francisco de Eliza, a la fragata de guerra *Santa Gertrudis,* que había sido enviada del Perú y cuyo comandante era el capitán de navío Alonso de Torres, y al bergantín *Activa.*

Cuando llegaron las goletas, era jefe del establecimiento Juan Francisco de la Bodega y Quadra, que tenía órdenes del virrey de auxiliar cuanto fuera posible a las goletas, necesitadas ya de varias reparaciones después de tan larga travesía.

La *Mexicana* recibió una lancha de la fragata *Concepción* y a la tripulación de cada una de las goletas se añadieron tres personas más: dos soldados y un cañonero a la de la *Sutil,* y dos soldados a la de la *Mexicana.*

Los tripulantes de las goletas quedaron gratamente sorprendidos por el exquisito trato entre Bodega y Macuina, quien venía a menudo a comer, acompañado de un hermano suyo llamado Quat-lazapé y algunos otros parientes y vasallos.

Los comandantes de las goletas asistieron a un baile que celebró otro jefe de una tribu, llamado Quicomacsia, en el lugar llamado Mal-

Las goletas *Sutil* y *Mexicana*. Dibujo por José Cardero. (Museo Naval de Madrid, manuscrito 1.723 (9).)

vinas; éste debía ser jefe o *tais* de una categoría superior a la de Macuina, porque era *tais* de Nutka y *tais* de Nuchimas. También tuvieron relación con otro jefe indio llamado Tlupananulg, que parecía demostrar cierta envidia del trato que Bodega dispensaba a Macuina y que semanalmente venía a comer con Bodega trayéndole de regalo un venado. También tuvieron ocasión de ver a unos indios de Clayocuat, que les llamaron la atención por su corpulencia y por ir bien provistos de fusiles y pólvora, adquiridos gracias a los intercambios de pieles con los europeos.

Antes de que las goletas partieran, llegó la fragata *Aránzazu*, comisionada para realizar reconocimientos en la costa al norte de Nutka, y asimismo una fragata francesa llamada *La Flavia*, que estaba haciendo tráfico de pieles e indagando sobre el destino de La Pérouse.

Salieron finalmente de Nutka, para hacer el proyectado reconocimiento del estrecho, en la madrugada del 5 de junio; dos días antes habían intentado la salida, pero tuvieron que volver debido al mal tiempo.

Estancia de las goletas en Núñez Gaona

Su primera visita al puerto de Núñez Gaona fue el 6 de junio; encontraron allí al teniente de navío Salvador Fidalgo con la corbeta *Princesa*, que desde el 29 de mayo estaba estableciendo un asentamiento provisional, cumpliendo las órdenes de Bodega del 29 de febrero de 1792. Los comandantes de las goletas estudiaron las condiciones del puerto, e hicieron observaciones astronómicas en él, que junto con las realizadas en Nutka les sirvieron para corregir «la carta con 38° de error en longitud que producía el error de arrumbamiento...» [4].

Alcalá-Galiano determinó la longitud por los relojes marinos e hizo un plano del mismo [5]. Se hicieron mediciones con el eudiómetro,

[4] Véase el extracto del *Diario de la campaña ejecutada por las goletas «Sutil» y «Mexicana» al mando de los capitanes de fragata D. Dionisio Alcalá-Galiano y D. Cayetano Valdés por el estrecho o canal de Juan de Fuca en el año de 1792.* Archivo General de la Nación, Provincias Internas, leg. 134, fol. 419.

[5] Una descripción muy precisa de la exploración figura en H. R. Warner, *Spanish Explorations in the Strait of Juan de Fuca*, Santa Ana, Cap., 1933, pp. 43-59.

por las que comprobaron que el establecimiento «gozaba de un aire puro». También se observó la latitud con los sextantes, por ángulos obtusos o de espaldas al sol.

Observaron con detenimiento la relación de los indios con Fidalgo, viendo que era sumamente amistosa. También describieron con detalle sus rasgos físicos y su modo de vestir, comparándolos con los de Nutka. El comandante de la *Sutil* recibió a bordo al jefe de aquellos nativos, llamado Taisoun. También entró otro, Tetacus, acompañado de su mujer, a quien él mismo llamaba María.

La exploración del estrecho

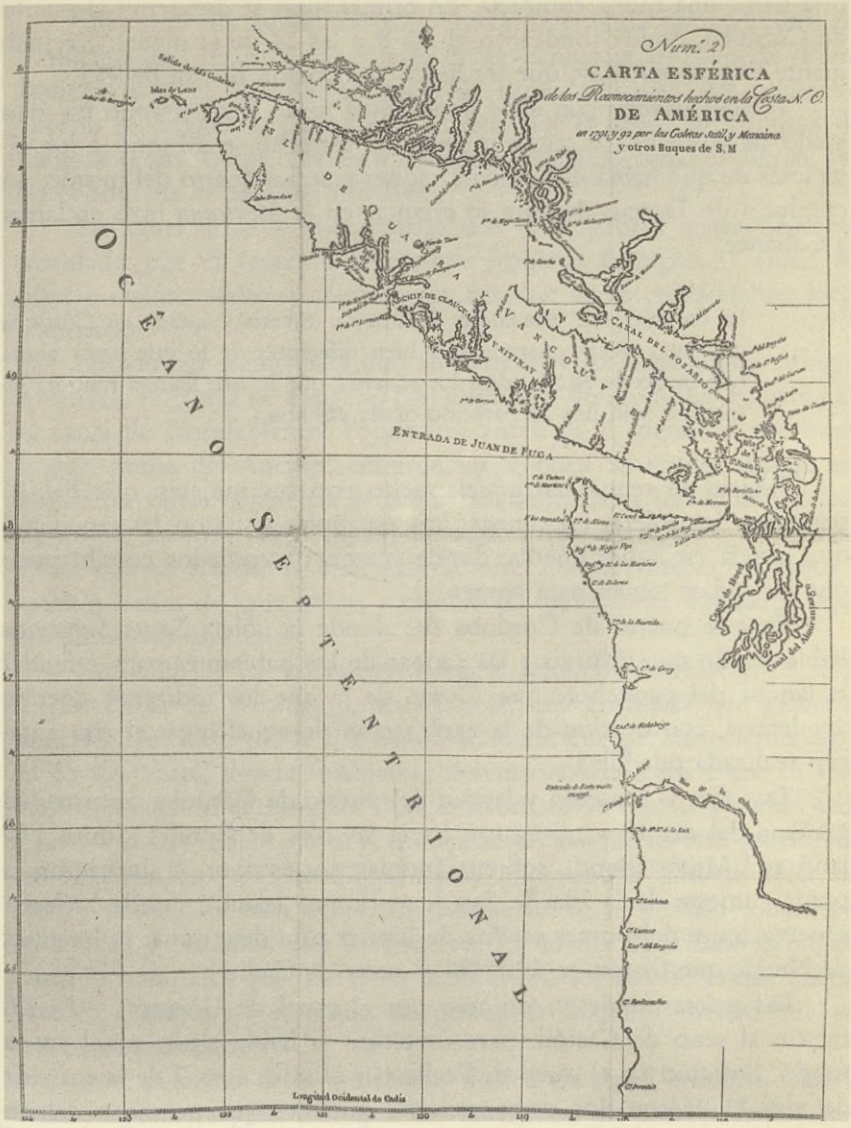
El estrecho de Juan de Fuca está poblado de pequeñas islas, como toda la costa pacífica de América en aquellas latitudes. El paso que existe entre las islas y la tierra firme es el famoso paso del interior por el que se puede llegar hasta Alaska. Alcalá-Galiano y Valdés se adentraron en un laberinto de canales.

La exploración del estrecho de Juan de Fuca empezó el 8 de junio. Tetacus embarcó en la *Mexicana* para hacer el viaje hasta su ranchería con los españoles.

Alcalá-Galiano y Valdés estaban bien informados de los reconocimientos que habían hecho las anteriores expediciones españolas en el estrecho de Juan de Fuca: la de Manuel Quimper hasta el puerto de Quadra, y la de Francisco de Eliza hasta el canal de Nuestra Señora del Rosario, pero al mismo tiempo también habían sido informados ampliamente por los indios.

Con todo ello decidieron centrarse fundamentalmente en la exploración del seno de Gastón (Bellingham Bay), desde donde se podía divisar al este el resplandor del volcán que Quimper en sus mapas de 1790 había llamado montaña del Carmelo, y que hoy se conoce como Mount Baker, en recuerdo de un oficial llamado Joseph Baker, de la expedición de Vancouver. No sabían si el seno de Gastón sería cerrado, y se proponían explorar asimismo el canal de Floridablanca, que en las cartas de las que ellos disponían aparecía con dos islas a su entrada.

Intentaron empezar el reconocimiento del estrecho siguiendo la costa sur, pero en seguida debieron cambiarse a la norte, porque en la



Carta esférica de los reconocimientos hechos en la costa noroeste de América en 1791 y 1792 por las goletas *Sutil* y *Mexicana* y otros buques de Su Majestad. (Atlas de la *Relación del viaje de las goletas* Sutil y Mexicana, Madrid, 1802, lámina 2.)

otra había una calma completa. En primer lugar se dirigieron al puerto de Córdoba, donde fondearon el día 9 a las 11 de la mañana, actualmente Esquimault Bay, que les llamó la atención por su belleza.

Tetacus navegó con ellos hasta aquel lugar, demostrando un gran grado de confianza y conocimiento del estrecho, e informó a los españoles de que había dos embarcaciones grandes dentro del mismo. La conducta de Tetacus durante su estancia en la *Mexicana* hizo exclamar a Galiano:

> La conducta de este indio durante la travesía y estada en Córdoba nos hizo sacar consecuencias bien diferentes de lo que hasta ahora han dicho de estos indios los viajeros, que lo que llaman traidora ferocidad, sólo nos ha parecido osada valentía (...) [6].

Tetacus se reunió en aquel puerto con sus mujeres, que habían seguido a las goletas en canoas. Los españoles visitaron las rancherías que poseía en aquel puerto, donde fueron obsequiados con lo poco que los indios tenían para comer.

En este puerto de Córdoba fue donde la goleta *Santa Saturnina* había tenido que disparar a las canoas de los habitantes para defender la lancha del paquebote *San Carlos*, de la que los indígenas querían apoderarse, con ocasión de la exploración de aquel lugar el año anterior realizada por Eliza.

Tras fijar la longitud y latitud del puerto de Córdoba, zarparon la mañana del día 10 y navegaron hacia las islas de Bonilla (Smith's Island and Minor Island), sobrepasándolas por estribor, y alcanzaron la punta suroeste de la isla de San Juan (López Island), donde hicieron observaciones del primer satélite de Júpiter para determinar la longitud de Nutka, que fijaron en 120° 00' al oeste de Cádiz.

Las goletas subieron primero por el canal de Güemes, y de allí fueron al seno de Gastón, para investigar si había algún canal en su fondo. Entraron en el canal de Pacheco y al salir, a las 7 de la mañana del día 13, vieron dos embarcaciones menores que pensaron debían pertenecer a los buques ingleses que estaban fondeados en la ensenada del Garzón.

[6] Archivo General de la Nación, Provincias Internas, leg. 134, fol. 419v.

El mismo día intentaron encontrar una entrada hacia el canal de Floridablanca, entre la punta este de la península de Cepeda (Point Roberts) y la de San Rafael (bahía de Boundary), pero no pudiendo hacerlo se dirigieron a buscar la entrada por el norte de la punta de Lángara (Point Grey). Creían que dentro de dicho canal estaría el que les conduciría al paso del noroeste.

En aquel lugar se encontraron con el bergantín inglés *Chatham,* mandado por el teniente Guillermo Roberto Broughton, quien les ofreció cuanto pudiesen necesitar en nombre de su comandante, Jorge Vancouver.

Decidieron seguir cada uno su derrota, y los españoles se dirigieron hacia la punta de Lángara, con ánimo de entrar al día siguiente en el canal de Floridablanca. Fondearon antes en el surgidero que nombraron punta del Anclaje; entraron en la boca de Porlier, donde encontraron varias rancherías de indios abandonadas y una casa habitada de donde salieron cinco canoas llevando a dos ancianos y 19 muchachos, que se acercaron a las goletas ofreciéndoles moras, mariscos y cajones llenos de agua dulce, a cambio de los botones y abalorios que les daban los españoles.

Partiendo de allí navegaron hacia la punta de Gaviola y, ya cerca de las bocas de Wintuysen, anclaron en una ensenada que llamaron cala del Descanso (de la isla Gabriola, en la que permanecieron hasta el 19 de junio), donde finalmente desembarcaron a los cinco días de haber entrado en el estrecho. Concurrieron allí 39 canoas llevando cada una dos o tres indios, no muy diferentes de los que les habían visitado en el estrecho, y que les ofrecían para intercambiar sardinas secas, armas y mantas de lana de perro, aunque no se mostraban totalmente confiados y actuaban con bastante recelo, lo que les chocó habiendo visto lo tranquilos que se habían manifestado los anteriores que encontraron. Observaron el modo de pescar de aquellos indios, que era enormemente curioso.

La tripulación de las goletas se dedicó en aquel descanso a hacer leña y aguada, a pasar a limpio los borradores de observaciones, marcaciones y cálculos geodésicos y astronómicos que sirviesen para la elaboración de la carta. Hicieron también un reconocimiento del interior de las bocas de Wintuysen.

Desde este lugar Alcalá-Galiano y Valdés se acercaron a la punta de Lángara y península de Cepeda (Point Roberts), que la precedente

exploración española había considerado dos islas. Tuvieron otro encuentro con un grupo de indios que se les acercaron en cuatro canoas, consiguiendo que les dieran una de ellas a cambio de algunas planchas de cobre.

Adentrándose en el canal de Floridablanca (Burrard Inlet), vieron que en él flotaban varios maderos y que tenía bastante corriente, por lo que comprendieron que éste era un río: el Fraser.

Aconsejados por otro grupo de indios, entraron en el canal, donde se encontraron con Jorge Vancouver, que, con los navíos *Chatham y Discovery,* había ido a reconocer la costa noroeste y a encontrarse con los españoles para poner en práctica los acuerdos pactados en la Convención de Nutka, al oeste de Point Grey, el 21 de junio.

Hicieron amistad e intercambiaron informaciones sobre lo que cada expedición había explorado, aceptando su oferta de navegar juntos a la isla Tejada y el canal de Lewis por considerar

> que el no hacerlo sería poco decoroso tanto a nuestras personas, cuanto al crédito público de la nación [7].

Los ingleses habían entrado en el estrecho el 29 de abril, y ya habían reconocido los canales de Floridablanca (Burrard Inlet), del Carmelo (Howe Sound), Moñino y las bocas de Caamaño (Admiralty Inlet), mostrando a los españoles el mapa de los descubrimientos que habían hecho, lo que les decidió a no hacer el reconocimiento planeado por Caamaño (Admiralty Inlet).

Los ingleses parecieron sorprendidos al ver el mapa que llevaban de los reconocimientos hechos por Eliza el año anterior. Los españoles correspondieron a la confianza que habían mostrado los ingleses enseñándoles sus descubrimientos, y también explicaron la parte que ellos habían reconocido. Alcalá-Galiano valoró el encuentro con Vancouver diciendo que

> tuvo tanto de agradadable como de molesto, pues nos veíamos obligados a concurrir con unos hombres que se hallaban con mejores auxilios que nosotros por sus embarcaciones tanto mayores como me-

[7] Alcalá-Galiano, Archivo General de la Nación, Provincias Internas, leg. 134, fols. 422-423.

> nores, y así para seguirlos en los trabajos se hacía más difícil la empresa. En cambio nos complacía la idea de que operando juntos podrían ser nuestros trabajos más útiles al conocimiento de la Europa. De camino conocer sus deseos relativos a estos países, y el verdadero objeto de sus reconocimientos en ellos formando al mismo tiempo idea del método de su servicio, y modo de trabajar [8].

Todo el encuentro se desarrolló con gran cordialidad. Los españoles mandaron a los oficiales Vernacci y Salamanca con la lancha y el bote a explorar el canal de Floridablanca, de donde regresaron el 23 a las 6 de la mañana para reunirse en el puerto con las goletas que a su vez se unirían a los buques ingleses para navegar en su conserva. Ambas expediciones trataron de combinar sus actividades. Recalaron en el fondeadero número dos de Alcalá-Galiano, o de la Quema, al amanecer del día 25 de junio, donde permanecieron hasta el 13 de julio.

Vancouver había decidido mandar tres expediciones, cada una compuesta por dos botes, y así salieron Valdés a las nueve de la mañana en la lancha de la *Mexicana* por el canal que se llamó de la Tabla, y el bote del bergantín *Chatham* con el comandante Broughton, quien halló un mejor fondeadero en el actual Lewis Channel, a donde todos se trasladaron.

No se avinieron los ingleses a fiarse de los reconocimientos que hiciesen los españoles, a pesar de que éstos consideraban que no era lo mejor duplicar las exploraciones y sí, por el contrario, aprovechar los conocimientos de los demás. Pero Vancouver se sentía obligado a hacer los reconocimientos por sí mismo y decidieron separarse, por lo que aquel lugar recibió el nombre de La Separación.

Así, ingleses y españoles emprenderían exploraciones diferentes, y también tomarían distintos caminos para encontrar la salida más segura al mar.

Los españoles continuaron, pues, sus exploraciones. Alcalá-Galiano en la lancha de la *Mexicana,* examinó la costa entre la punta de Sarmiento y el canal de la Tabla, nombrando las bahías de Malaspina y de Bustamante (Bute).

Vernacci y Salamanca, por su parte, continuaron los reconocimientos por el oeste, entraron en el brazo de Quintano, dirigiéndo-

[8] Archivo General de la Nación, Provincias Internas, leg. 134, fols. 422-423.

se al canal que dieron a conocer con el nombre de Angostura de los Comandantes (Arran Rapids) el día 20 de julio. Pudieron observar la curiosa forma que los naturales de aquel lugar tenían de pescar la sardina.

La expedición española decidió entrar en este último canal, mientras los ingleses, con mayor número de botes, avanzaron 15 leguas más por el canal reconocido por los españoles, que demostró ser de navegación muy peligrosa. Una vez abandonados estos reconocimientos por los ingleses, fueron continuados por los españoles. Se determinó la separación de las dos expediciones después de los felices y armónicos días de convivencia y trabajo en común, partiendo los buques ingleses del fondeadero número dos el día 13 de julio al amanecer, yendo en busca de una salida al mar que decían haber encontrado por los 51° de latitud, lo que conseguirían retrocediendo por el mismo canal en que estaban [9].

Alcalá-Galiano y Valdés siguieron, con grandes dificultades por las corrientes, los canales de la tierra firme de Columbia Británica, teniendo que ir al remo, pasando en primer lugar las tres islas Marías y la isla que llamaron de Cevallos; fondearon en la ensenada que llamaron de Robredo, en el fondeadero de Murfi, y continuaron hasta llegar a la Angostura de los Comandantes, donde la corriente era sumamente rápida.

Los naturales intentaban orientar a los españoles sobre el mejor momento para pasar el paso de la Angostura, lo que hicieron con enorme peligro y grandes dificultades. El manuscrito de Alcalá-Galiano es muy expresivo sobre la ayuda que recibieron de los indios en aquel que llama «crítico paso»:

> tuvimos que admirar la humanidad más verdadera de los indios que en la pesca de la sardina se ocupaban en este lugar, luego que nos vieron la abandonaron algunas canoas, viniendo a hacernos comprender con las demostraciones más vivas el riesgo a que nos vamos a exponer, lo frecuente que era la pérdida de sus canoas en aquellas excesivas corrientes, las cuales encontradas formaban en su choque profundos remolinos... ellos nos avisarían del momento en que de-

[9] Datos de Alcalá-Galiano en su informe abreviado de 23 de octubre de 1792. AGN, Provincias Internas, leg. 134, fols. 422-423.

> bíamos pasar... El modo de sus expresiones sus semblantes, y la incomodidad de ir y venir para persuadirnos, nos hizo conocer que la humanidad que en Europa casi no tiene lugar sino en los libros, estaba en grado heroico hasta en el último infeliz de esta tribu, causándonos más confusión ver que en otros no muy distantes de ellos no se encuentra esta generosa conducta. A la tarde llegó el momento en que convenía pasar los indios vinieron y acompañándonos en sus canoas servían de prácticos, cogimos el instante oportuno, y en breve estuvimos fuera de lo más crítico [10].

Finalmente consiguieron alcanzar el fondeadero que llamaron del Refugio.

La salida de aquella cala fue muy difícil, especialmente para la *Sutil,* que no lo pudo hacer hasta el día siguiente, cuando pudo remontar la punta de la Revesa y llegar a la ensenada de Aliponzoni, en el actual Cordero Channel, donde estaba la *Mexicana.*

Las orientaciones proporcionadas por algunos naturales que encontraron y que actuaron de prácticos sobre la forma de salir al mar, y las noticias que les habían dado los ingleses no coincidían, por lo cual Salamanca tuvo que hacer un reconocimiento del canal del Engaño, que era el que pensaban embocar. Tras este reconocimiento, se adentraron las goletas hasta alcanzar la ensenada de Viana.

El 27 de julio siguieron hasta la boca del canal de Nuevos Remolinos, en el cual se adentraron llegando hasta el fondeadero de Novales. Valdés salió en la lancha para investigar las entradas que había, volviendo al día siguiente tras haber examinado los Brazos del Canónigo (Forward Harbor) y de Flores (Topaze Harbor). Las goletas siguieron por el canal hasta el fondeadero de Bauzá. Encontraron en aquellos parajes numerosos naturales que les proveían de salmón fresco y ahumado a cambio de conchas y otras baratijas.

El fondeadero siguiente fue llamado del Insulto (Harvey Bay, en Craycroft Island) a causa del que recibieron de los naturales. A los expedicionarios les pareció que éstos entendían el idioma de Nutka y que habían tratado mucho con los europeos, tanto que el *tais* llevaba un sombrero como los de los naturales de Mulgrave, que había conseguido, según él, en una batalla.

[10] Manuscrito del Archivo General de la Nación de México, fols. 424-425.

Mientras Vernacci salía el 31 de julio a hacer varios reconocimientos con la lancha hacia el norte, se produjo un incidente con unos indios que intentaron robar un fusil a uno de los miembros de la expedición, asunto que especialmente hizo temer a los españoles por la suerte que podía correr la tripulación de la lancha de Vernacci, si acaso los indios, enfadados, intentaban atacarla.

Las lluvias habían sido intensas y los expedicionarios empezaron a inquietarse por él. Estaban dispuestos a salir a buscarle cuando apareció, al fin, la esperada embarcación en la mañana del 7 de agosto. Vernacci había reconocido los brazos que llevaron su mismo nombre, y los de Retamal, Balda (Thompson Sound), Baldinat (Tribune Channel) y el canal de Pinedo, todos ellos entre la punta del Insulto y la salida del Laberinto.

Después de su llegada, se hicieron a la vela las goletas, dispuestas a aprovechar el tiempo que les quedaba antes del invierno para reconocer la costa desde la entrada del estrecho de Juan de Fuca hacia el sur, y con ánimo de llegar lo antes posible al mar abierto siguieron el canal de la Descubierta.

Salieron el 8 de agosto, y pasaron delante de la ranchería de Sisiaquis, *tais* de los nuchimases, que ofrecían a los españoles pieles de nutria, mantas tejidas con corteza de árbol y hierbas.

Avistaron desde allí al bergantín inglés *Venus,* que había venido de Bengala. Fondearon cerca de la rancherías de Majoa y Quacós, en el canal de la Atrevida, de las cuales salieron muchas canoas de indios a venderles pieles, cambiando una plancha de cobre de 14 libras por dos pieles. Alcalá Galiano dice que los indígenas prefirieron a los ingleses para el canje.

Del 11 al 23 de agosto se mantuvieron en un puerto que llamaron de Güemes (Hardy) en recuerdo del virrey, abrigado de todos los vientos, con abundante pescado y verduras silvestres y fácil aguada. Durante este tiempo arreglaron los relojes y tomaron alturas por medio de los horizontes artificiales, en los escasos momentos en que pudo verse el sol, en medio de las continuas lluvias y vientos que sufrieron en esos días.

Galiano reconoció el 22 el estrecho hasta punta Sutil. El 23 de agosto las goletas *Sutil* y *Mexicana* salieron hacia el Pacífico, fondeando en la isla de Nigei, descubriendo el puerto de Bull en la isla de Hope, frente a la costa norte de la isla de Vancouver.

Desde él se dirigieron a reconocer la costa del norte, pero lo impidió el mal tiempo y debieron volver a la costa sur para fondear en el puerto de Güemes.

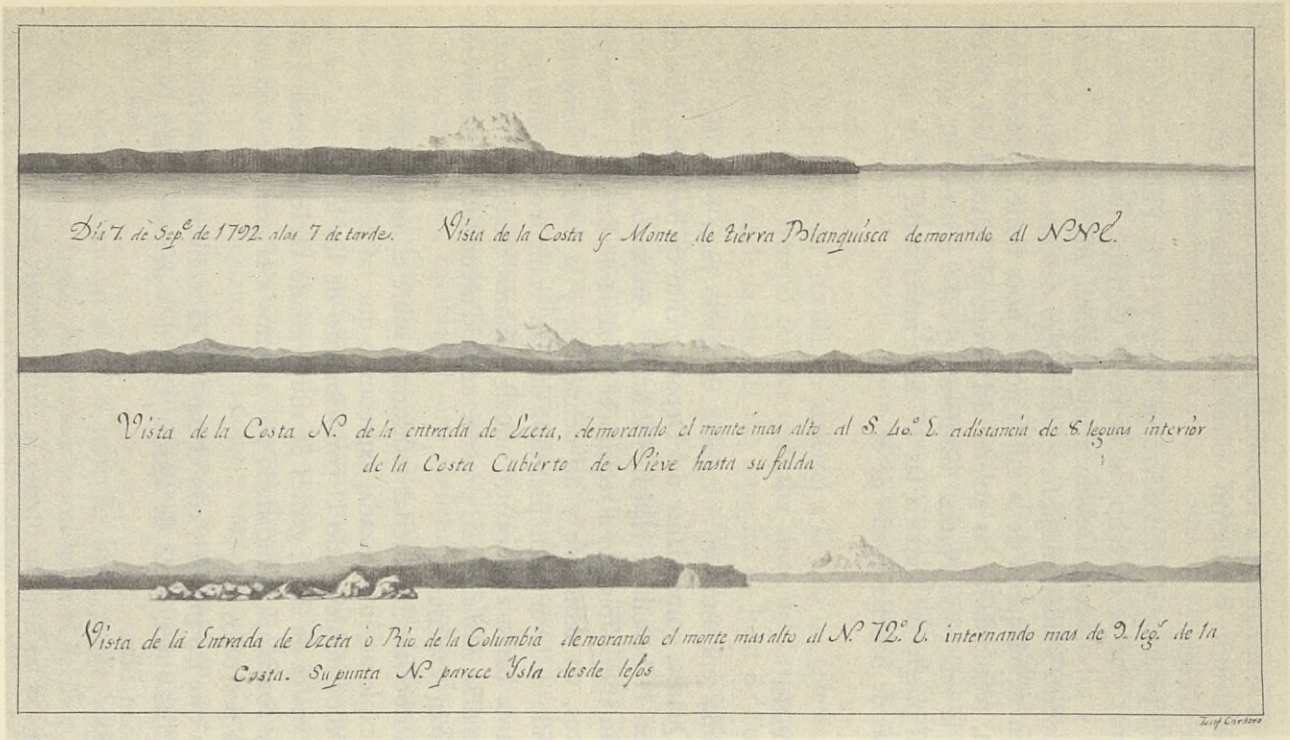
De éste, pasaron al fondeadero de Mier y al de Villavicencio, saliendo al mar por el estrecho de la Reina Carlota; fondearon entre punta Sutil y cabo Scott. Debido a un temporal, tuvieron que buscar abrigo en puerto Valdés, magnífico fondeadero descubierto por la *Sutil* el día 25, en su búsqueda de la salida por la boca norte, y donde permanecieron, resguardadas las goletas del temporal, hasta el día 29 en que dieron la vela hacia Nutka. Montaron el cabo Scott el 30, anclando frente al puerto de Nutka a las 11 de la mañana del 31 de agosto, a los 87 días de haber zarpado de él.

Llegada a Nutka

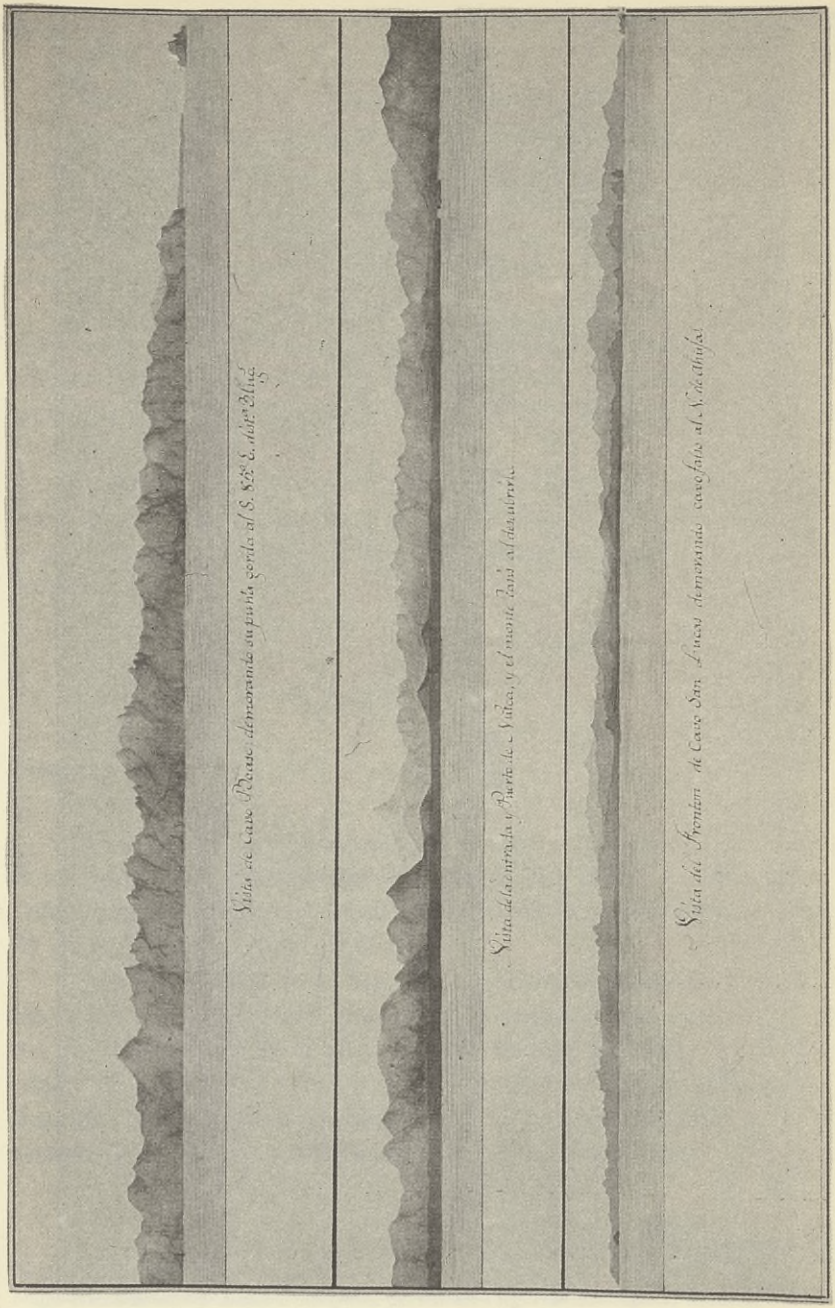
En Nutka encontraron al capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra, comandante del Departamento de San Blas, que estaba allí con el bergantín *Activo*. La fragata *Aránzazu,* mandada por Jacinto Caamaño, había ido a reconocer la bahía de Bucareli, llevando varios pilotos, un dibujante y un delineante, y la fragata *Concepción,* que había ido a llevar a los presidios de San Francisco, Monterrey y canal de Santa Bárbara el socorro anual. También estaba allí fondeada la fragata inglesa *Dédalo,* que, procedente de Portsmouth, traía víveres para el capitán Vancouver.

A su arribo hicieron ciertas reflexiones sobre el interés que pudiera tener la exploración realizada, expresando que tal vez lo más importante para ellos hubiera sido el conocimiento de los habitantes de la entrada y canales de Fuca, gentes de muy variado carácter, desde gran afabilidad y confianza demostrada por algunos a la gran desconfianza manifestada por otros.

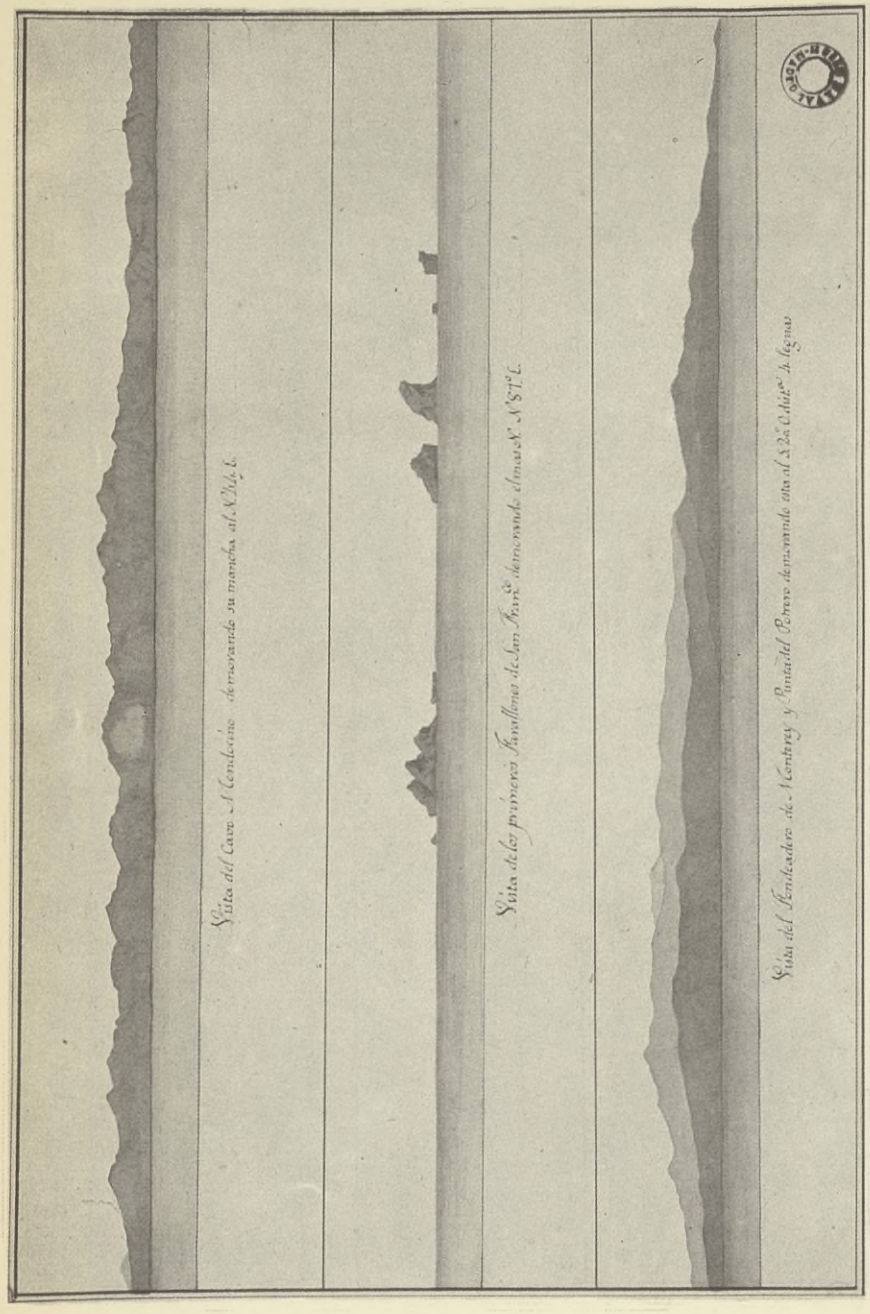
Vieron que los ingleses, con el capitán Vancouver, habían llegado allí cuatro días antes, el 28 de agosto. Dos días después salían las goletas hacia San Blas.



Vistas de costa, dibujadas por José Cardero, de los reconocimientos de la costa noroeste hechos por las goletas *Sutil* y *Mexicana,* 1792. Entrada de Ezeta o río de la Columbia. (Museo Naval de Madrid, vistas, carpeta IV.)



Puerto de Nutka y cabo San Lucas.



Cabo Mendocino, San Francisco y Monterrey.

Resultados

José Cardero pintó escenas generales, tipos indígenas, costumbres locales, dibujó algunos perfiles de costa, incluyendo uno de la boca del río Columbia. Realizó alrededor de 25 dibujos en blanco y negro, algunos de los cuales fueron grabados e incorporados a la *Relación del viaje* publicada en 1802. Muchos aspectos de la expedición serían dibujados por Cardero.

Cuando regresaron a Nueva España, sus miembros volvieron a unirse a la expedición de Malaspina, menos Cardero, que se quedó en México capital terminando los dibujos del viaje y los diarios, hasta que regresó a España con Cayetano Valdés en la *Minerva,* donde se le daría un puesto en Cádiz.

En 1802 el Deposito Hidrográfico publicó una relación de este viaje, probablemente escrita por Alcalá-Galiano, llamada *Relación del Viaje hecho por las goletas «Sutil» y «Mexicana» en el año 1792 para reconocer el Estrecho de Fuca* [11].

Expedición de Jacinto Caamaño (1792)

Preparativos

Jacinto Caamaño Moraleja había nacido en Madrid en 1759, en el seno de una familia aristocrática de origen gallego, e ingresó en la Armada como aventurero en la División de Jabeques de Cartagena el 26 de junio de 1777.

Cuando en 1792 se le designó para llevar a cabo esta misión, había desempeñado ya diferentes cargos y comisiones en la Armada, desde alférez de navío en la fragata *Santa Clotilde,* que pasó a Constantinopla en 1784 para reafirmar el tratado de paz que se había firmado dos años antes con los otomanos, hasta ayudante mayor en el Departamento de Cádiz y subinspector de arsenales, cuando ya era teniente

[11] Se ha conservado una gran cantidad de documentación sobre esta expedición. El material, que se encuentra en el Museo Naval de Madrid, se halla descrito en el *Catálogo crítico de la expedición Malaspina,* de M. D. Higueras Rodríguez, Madrid, 1985-90.

de fragata. También había sido destinado a la fragata *Bibiana* para hacer en ella un viaje a La Habana.

Finalmente, había pasado a Veracruz en el navío *San Ramón* en marzo de 1789, en compañía de su cuñado, el teniente de navío Francisco de Eliza y Revenga, y de otros oficiales destinados a realizar las exploraciones del norte de California, así como de Juan Vicente de Güemes Pacheco, conde de Revillagigedo, que acababa de ser nombrado virrey de Nueva España. Ambos oficiales llegaron a San Blas el 17 de diciembre de 1789.

Al poco tiempo de llegar, el teniente de fragata Caamaño recibió el mando de la fragata *Nuestra Señora del Rosario,* alias la *Princesa,* de 189 toneladas, que había sido construida en San Blas en 1778. Debía salir el 3 de febrero de 1790, al mismo tiempo que el teniente de navío Francisco de Eliza, que iba a sustituir a Esteban José Martínez como primer comandante de Nutka, pero, sin embargo, no lo pudo hacer hasta el 15 de abril por no estar aparejada dicha embarcación.

La primera estancia de Caamaño en la costa noroeste se redujo a invernar, volviendo a San Blas el 5 de mayo de 1791, habiendo sido ya ascendido a teniente de navío.

El 20 de noviembre de aquel mismo año, el virrey Revillagigedo le ordenaría ponerse a las órdenes de Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés, e incorporarse al viaje que iban a hacer las goletas *Sutil* y *Mexicana* al estrecho de Juan de Fuca.

Sin embargo, cuando se dirigía de Tepic a San Blas para cumplir las órdenes del virrey y conducir las goletas *Sutil* y *Mexicana* hasta Acapulco, sufrió un accidente al caerse del caballo, y el teniente de fragata Francisco Antonio Mourelle, que había recibido esta misma orden, hubo de efectuarla solo.

Tampoco fue Caamaño finalmente destinado a embarcarse en dichas goletas, porque ya contaba cada una con dos oficiales, y se le dio otra comisión: el mando de la fragata *Aránzazu,* que él había solicitado, y que en principio debía haber ido acompañando a Nutka al comandante del Departamento Bodega y Quadra con la fragata *Gertrudis* y el bergantín *Activo.* Sin embargo, Caamaño saldría de San Blas 20 días más tarde que Bodega, el 20 de marzo de 1792 con la *Aránzazu.*

Llevaría órdenes del virrey Revillagigedo para completar la exploración empezada por Salvador Fidalgo, Manuel Quimper y Francisco de Eliza en 1791, y examinar la costa desde la bahía de Bucareli en

55° N hacia el sur, hasta Nutka, para comprobar si era cierto el supuesto descubrimiento hecho en 1640 por el almirante Bartolomé de Fonte de un paso del noroeste, habiéndose descartado ya por la expedición Malaspina la existencia del paso de Ferrer Maldonado hacia los 60° N. El virrey pretendía que con esta expedición se completase de forma definitiva la imagen cartográfica de la costa entre las latitudes que había de recorrer.

Bodega y Quadra había decidido que llevara a cabo esta expedición un navío más manejable que la fragata *Concepción,* por lo que los bastimentos para los puertos de California serían trasladados a dicho buque, que regresaría a San Blas dejando libre la fragata *Aránzazu* y asignándola para esta comisión. La *Aránzazu* había sido construida como paquebote en Cavite, y había pasado a San Blas en 1781 para estar al mando del teniente de navío Juan Manuel de Ayala, en lugar del paquebote *San Carlos,* alias el *Toisón,* que se había quedado en Cavite en 1779. La *Aránzazu,* tras ser carenada en 1788, fue armada como fragata.

Caamaño en Nutka

Caamaño llegó a Nutka el 14 de mayo [12], donde encontró a la fragata *Gertrudis,* al bergantín *Activo* y a las goletas *Sutil* y *Mexicana,* y permaneció allí hasta el 13 de junio, fecha en que inició la derrota hacia la entrada de la bahía de Bucareli que le encomendó Bodega. Caamaño había salido de San Blas preparado únicamente para conducir víveres a los buques que se hallaban en Nutka y memorias a los presidios de Alta California, y debió de recibir en Nutka los aprovisionamientos para esta comisión.

Caamaño en la bahía de Bucareli

La exploración de Caamaño empezó con un reconocimiento, el día 23 de junio, de la bahía de Bucareli, situada en 55° 15' N, que

[12] Véase H. R. Wagner, *The Cartography or the Northwest Coast of America to the year 1800,* Berkeley, 1937, vol. 1, pp. 233-235.

Bodega y Quadra había visitado ya en 1775. Describió en su diario la entrada, llamándo punta de San Bartolomé a la del oeste y de San Félix a la del este, y observó que el lado oriental de la bahía era más fértil y con mejores recursos para establecer un asentamiento, considerando especialmente apropiados los puertos de la Asunción y el de San Antonio.

Cuando mejoró el tiempo y cesó la lluvia que le había acompañado desde su llegada, envió una lancha con 29 hombres de tropa y marinería, y víveres para 20 días, con el fin de que hiciesen una inspección de los canales que los españoles no habían explorado en 1779.

Caamaño aprovechó aquellos días para investigar la vida y costumbres de los naturales y resaltó las grandes diferencias, sobre todo en cuanto a la lengua, con los indios que había encontrado en Nutka. Le llamó la atención su desinterés por el cobre y el hierro, mientras manifestaban gran aprecio por la ropa y cuanto les pudiese servir de abrigo.

Cuando las embarcaciones que habían salido de exploración regresaron, informaron del excelente trato que habían recibido de los pocos indios que habían encontrado, y proporcionaron los datos necesarios para levantar un plano de los canales.

El naturalista José Maldonado, que había acompañado a la expedición desde México, elaboró una relación de las aves, de los animales terrestres y acuáticos y de las plantas que encontró en la citada bahía, donde permanecieron hasta el 11 de julio.

Reconocimiento de la costa desde la bahía de Bucareli hasta Nutka

En los días siguientes exploró la costa entre la bahía de Bucareli y Nutka, que en sus propias palabras estaba formada por un «archipiélago de infinitas islas, grandes y pequeñas». Caamaño efectuó dos salidas; la primera duró tan solo tres días debido al mal tiempo reinante, con lluvias y neblinas.

Hizo el segundo intento el 17 de julio, partiendo también de la punta de San Félix, en la entrada meridional de la bahía, pero esta vez con éxito. Navegó sin hallar nada de interés hasta llegar el 18 de julio al puerto del Baylío Bazán en 54° 50' N, en la actual isla de Dall, una de las del archipiélago Prince of Wales. Levantó su plano y reali-

zó una detallada exploración, considerándolo capaz de albergar varias embarcaciones.

En dicho puerto encontró gran número de indios, con los que estableció una relación enormemente amistosa. Ya antes de llegar se le habían acercado cuatro de ellos en una canoa y le habían dado pruebas de gran confianza: quisieron quedarse a cenar a bordo de la *Aránzazu* con los españoles, pidiendo incluso que les dejasen dormir en la fragata. Caamaño quedó extremadamente sorprendido de la corrección con que se comportaron en todo momento, lo que sin duda denotaba que ya habían tenido más relaciones con europeos.

Continuando el reconocimiento de la costa, fondeó en el puerto de Floridablanca, donde, el mismo día de su entrada, se le acercaron dos grandes canoas, yendo en la primera de ellas, que era de 53 pies ingleses de largo, el jefe del puerto, llamado Faglias Cania, acompañado de unas 45 personas, y en la segunda, un capitán llamado Eltasen, con otras 25 entre hombres, niños y mujeres. Todos iban sentados o de rodillas, excepto el capitán, que estaba de pie entre ellos, cantando y marcando el compás a los remeros.

Quedaron los españoles muy sorprendidos por la imagen que presentaban, y observaron con detalle su vestimenta, que era semejante a la de los indios de la bahía de Bucareli, aunque algunos vestían prendas europeas. Todos saludaron a Caamaño cariñosamente y le orientaron para entrar en el puerto.

En los días siguientes, envió a los dos pilotos que llevaba a reconocer el puerto y levantar su plano. Mientras tanto, los naturales no dejaban de acercarse, obsequiando a los españoles con pieles y pidiendo a cambio ropa o conchas de nácar verdoso. Era evidente que ya habían tenido contacto con gente llegada de Monterrey, ya que allí era el único lugar en que se encontraban estas conchas y los indios las tenían en gran número.

Los expedicionarios observaron que los indios que se vestían con casacas, calzones y camisola utilizaban estas prendas de tal modo que daba la impresión de ser un auténtico disfraz.

Terminado el reconocimiento del puerto, celebraron una misa e hicieron un acto de posesión. Llegado el momento de separarse de los indios, lo hicieron con gran sentimiento por ambas partes. Un joven de unos 16 ó 18 años quiso quedarse con ellos e irse en la fragata.

Caamaño siguió reconociendo con detalle la costa para examinar el paso del norte entre la isla de la Reina Carlota y el cabo de Muñoz Goosens (hoy cabo Muzon), en el extremo sur de la isla de Dall, hasta el 20 de julio en que fondeó en el pequeño puerto de Floridablanca, situado en la parte norte de la isla de la Reina Carlota, y una legua al sur de la isla de Lángara, en 54° 14' N [13].

Reconocimiento desde el puerto de Floridablanca hasta el surgidero de San Roque

En los días siguientes estuvo en la gran ensenada que forma la entrada del puerto de Córdoba, denominado así en honor del capitán general de la Armada Luis de Córdoba y Córdoba, pero la falta de tiempo no le permitía hacer un reconocimiento total de la misma, por lo que se limitó a enviar al piloto Juan Pantoja en una lancha armada. Éste se adentró en uno de los senos y cartografió el puerto de Nuestra Señora de los Dolores en 54° 47' N.

Pasó Caamaño junto a la gran entrada del canal de Nuestra Señora del Carmen, formada por la punta de Evia al oeste y el cabo Caamaño al este, considerando que este canal era el principal, entre los 51° y 55° de latitud norte.

Intentó reconocer la isla de la Reina Carlota, viendo los puertos de Estrada y de Mazarredo, y la punta de Pantoja, en su parte norte.

Siguió examinando la costa, bordeada de elevadas montañas; avistó el archipiélago de las Once Mil Vírgenes y el canal del Príncipe, por donde, según el navegante inglés Colnett, debía estar situada la entrada hacia el estrecho de Fonte, cuya búsqueda se le había confiado. Con el deseo de cumplir las órdenes recibidas, se adentró en aquel canal, tocó el seno de Gorostiza (Nepean Sound) y la punta del Engaño, probablemente el lugar actualmente llamado Wolf Point. Intentó prolongar la exploración para encontrar el estrecho de Fonte, pero sólo localizó el surgidero de San Roque, del cual tomó posesión. Desde aquel

[13] Según H. R. Wagner en *Cartography*, p. 454, Bancroft identificó este puerto como la actual Cloak Bay.

lugar envió al piloto Juan Zayas con el bote y la lancha a hacer un reconocimiento.

En 53° 24' N, el piloto Juan Zayas descubrió una abertura que nombró Bocas y Brazos de Moñino, la entrada al canal de Douglas, al norte de la isla Princesa Real, en Columbia Británica, donde había sido localizado el estrecho de Fonte junto con los canales de Grenville.

Mientras duraban los reconocimientos de los canales, los que habían quedado en la fragata tuvieron episodios difíciles con los indios, cuando un grupo de ellos robó las ropas a unos marineros de la fragata.

El piloto Juan Zayas regresó el día 6 diciendo que le había quitado el nombre de estrecho de Fonte al brazo de mar que había explorado, ya que vieron que se trataba simplemente de canales, por la lentitud a la que corrían sus aguas.

Los días 7, 8 y 9 de agosto se emplearon en examinar el surgidero de San Roque, situado en latitud de 53° 24' N. a la entrada de los brazos de Moñino, describiéndolo únicamente como bueno para el que tuviera que invernar allí.

Levantaron el plano del puerto de Gastón, situado cuatro millas al nordeste de este surgidero, que encontró sumamente ventajoso por estar resguardado de todos los vientos, ser el terreno más fértil y las playas más amplias y de arena más fina. De nuevo establecieron contacto con los indios, pudiendo apresar a uno de los que habían robado la ropa a los marineros en el fondeadero anterior.

Hasta el 30 de agosto no pudo salir debido al mal tiempo, aunque efectuó algunos intentos. Siguieron los contactos con los naturales, con los que establecieron gran amistad, especialmente con el llamado Jammisit, quien invitó a los españoles a su ranchería. Llegaban cantando a bordo de la fragata y se quedaban a comer.

Caamaño tuvo oportunidad de conocer algunas de las costumbres de estos indios, como su creencia en la indisolubilidad del matrimonio, que se mantenía hasta después de muertos, lo que les hacía guardar una caja con el cadáver para vigilarlo. También tuvo ocasión de ver una función que para él representó Jammisit en prueba de su amistad, en la cual interpretaron diversas canciones.

Siguió haciendo un reconocimiento de la costa, entró en el canal de Laredo, donde nombró la isla de Aristizábal. Dio nombre igualmente a las islas de San Joaquín, el 1 de septiembre, que consideró que habían sido mal situadas por los ingleses.

Llegada a Nutka

Llegó a Nutka el 7 de septiembre, encontrando allí a Bodega y Quadra, a quien entregó el plano de la costa y de los puertos que habían descubierto. Bodega tenía a su cargo el bergantín *Activo.* También se encontraban allí los capitanes ingleses Vancouver, con la fragata inglesa *Discovery,* Broton y Neus, que mandaban una urca y un bergantín, respectivamente.

También en Nutka habían tenido algunos problemas con los naturales, al haber aparecido asesinado un paje del bergantín *Activo* y no saberse en un principio quiénes habían sido los responsables.

Aunque Caamaño deseaba permanecer en Nutka el mínimo tiempo posible, tuvo que esperar la llegada de la fragata *Princesa,* que se hallaba en el estrecho de Juan de Fuca al mando de Salvador Fidalgo, y hacerse cargo del establecimiento español en Nutka, porque así se lo ordenó Bodega, que se ausentó para ir a buscar a Fidalgo.

La salida de Nutka se efectuaría el 3 de octubre de 1792, llegando a Monterrey el 22 de octubre permaneciendo allí hasta el 14 de enero.

A su llegada estaban la fragata *Gertrudis,* el bergantín *Activo* y las goletas *Saturnina, Sutil* y *Mexicana.* Cuatro días después de la llegada de Caamaño a Monterrey, partieron hacia San Blas estas dos últimas goletas y la fragata *Gertrudis.* Llegaron los buques ingleses: la urca *Dédalo* y el bergantín *Chatham;* y la balandra *Aventura,* alias la *Horcasitas,* que, mandada por el piloto Gonzalo de Haro, salió hacia Nutka con unos pliegos y volvería antes de que partiera Caamaño. La goleta *Saturnina* dio la vela el 29 de octubre rumbo a San Blas. El bergantín *Activo* lo haría el 13 de enero, llevando al comandante del *Chatham,* que deseaba pasar a Londres desde Nueva España. Caamaño, con su fragata, partió hacia San Blas en conserva del bergantín *Activo* y de la balandra *Horcasitas,* y arribó a dicho puerto el 5 de febrero [14].

[14] La relación del viaje de Jacinto Caamaño está en el Archivo de la Nación de México, Sección de Historia, vol. 71, y contiene dos mapas. Se encuentra otra copia en el Ministerio de Asuntos Exteriores, en Madrid (Ms. 10), que fue editada por el Museo Naval, *Extracto del diario de las navegaciones, exploraciones y descubrimientos hechos en la América Septentrional por D. ... Año de 1792, Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos,* 7, Madrid, 1975. Había sido traducido antes al inglés por H. R. Wagner y W. A. Newcombe, «The Journal of Jacinto Caamaño», *British Co-*

José Maldonado, el botánico que le acompañaba, describió el comercio que hicieron con los nativos e hizo precisa relaciones de los animales y plantas que pudo observar durante aquella campaña [15].

lumbia Historical Quarterly 2 (1938), pp. 189-222 y 265-301. Según Henry R. Wagner, en su obra *Cartography of the Northwest Coast of America*, se encontraban varios planos de puertos dibujados por Caamaño en la Biblioteca del Congreso de Washington.

[15] Engstrand, *Spanish Scientists*, pp. 118-121.

X

LA EXPEDICIÓN DE LÍMITES DEL NORTE DE CALIFORNIA. LA EXPEDICIÓN DE MARTÍNEZ Y ZAYAS

Expedición de Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1792)

Antecedentes

El apresamiento por Esteban Martínez de los barcos ingleses que llegaban a Nutka en 1789 [1], y el envío a México de los nombrados *Princess Royal* y *Argonaut* con sus capitanes, desencadenaron un grave conflicto internacional por la soberanía en las costas del Pacífico Norte y el abandono temporal de Nutka por parte de los españoles desde otoño de aquel año hasta la primavera siguiente.

La Convención de Nutka, firmada en El Escorial el 28 de octubre de 1790, que obligaba a España a aceptar que los buques ingleses entraran y comerciaran libremente en Nutka, detuvo el proceso de ruptura con Inglaterra. España debía devolver a los ingleses las embarcaciones que Martínez les había apresado, pagarles una indemnización y restituirles las tierras que poseían antes de producirse la crisis.

Este último punto habría de causar una controversia en los años siguientes. España aseguraría que el único territorio que poseían los ingleses era el que ocupaba una casa construida por John Meares, mientras los ingleses afirmarían que Meares había comprado la totalidad de Nutka al jefe indio Macuina, e incluso tierras de otra tribu más hacia

[1] Veáse el capítulo VI, donde se habla extensamente de la actuación de Martínez. Los barcos capturados eran: *Iphigenia*, mandada por William Douglas, *Princess Royal*, capitaneada por Thomas Hudson, *Argonaut*, por James Colnett, *North West America*, por Robert Funter, y el *Fair American*, por Thomas Humphrey Metcalfe.

el sur. John Meares había declarado en su diario, publicado en 1790 como *Voyages Made in the Years 1788 and 1789 from China to the Northwest Coast of America*, que él había comprado un trozo de tierra a los nativos y que en él había construido un gran edificio, y también otro extenso terreno al sur de Nutka.

Todos estos puntos conflictivos de la Convención serían extensamente discutidos por el capitán inglés Jorge Vancouver y por el español Bodega y Cuadra, y sus respectivos gobiernos, en 1792; pero entretanto, tras el breve abandono en el invierno de 1789, y a pesar de las conclusiones alcanzadas en dicha Convención, los españoles decidieron continuar guarneciendo el fuerte de San Miguel de Nutka. Hasta su total abandono en 1795, los buques de todas las naciones que visitaban Nutka irían y vendrían bajo los vigilantes ojos de los cañones españoles.

Durante estos cinco años la costa noroeste fue un lugar de gran actividad. No sólo se desarrolló el tráfico de pieles, sino que se hicieron también grandes avances en la exploración de zonas desconocidas de la costa, sobre todo por navegantes españoles e ingleses. Fue en este período cuando se descubrió que lugares tales como Nutka y Clayocuat no estaban situados en la tierra firme sino en una isla.

Mientras en Acapulco se aprestaban, a principios de 1792, las goletas *Sutil* y *Mexicana* para ir al estrecho de Juan de Fuca, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, comandante de San Blas, recibiría órdenes de pasar a Nutka para reunirse con el capitán inglés Jorge Vancouver y aplicar los acuerdos de la Convención de Nutka en aquella área.

Así, entre mayo y septiembre de 1792, Bodega y Quadra residió en Nutka, cumpliendo una comisión de carácter eminentemente político, donde la exploración geográfica no era el móvil principal.

La trascendental importancia de la gestión que debía ser llevada a cabo en este momento hizo que la elección de su responsable recayese en él, tal vez el hombre que había desempeñado el papel más importante en la exploración española en aquel área [2].

[2] La hoja de servicios de Bodega y Quadra se conserva en el Archivo Museo don Álvaro de Bazán, en el Viso del Marqués, Expedientes Personales, Cuerpo General. En el Archivo Histórico Nacional de Madrid, Sección Órdenes Militares, leg. 1119, se encuentran las probanzas para su ingreso en la orden de Santiago en 1776. Véase Javier de Ybarra y Bergé, *De California a Alaska: Historia de un Descubrimiento*, Madrid, 1945.

Después de su expedición con Ignacio de Arteaga a la costa noroeste en 1779, Bodega había estado en Perú en 1782 y 1783, donde fue enviado a buscar azogue. A su regreso a San Blas, por haber cesado las exploraciones, había pasado a La Habana, donde ascendió a capitán de navío en 1784, trasladándose a España al año siguiente en el navío *San Cristóbal.*

En marzo de 1789, cuando la exploración y defensa del Pacífico parecían de nuevo en peligro, fue requerido debido a su gran experiencia, y nombrado comandante de San Blas. Para tomar posesión de su puesto, se trasladó de nuevo a México, saliendo de Cádiz en el navío *San Ramón*, junto con otros seis oficiales destinados a dicho departamento y el conde de Revillagigedo, nombrado virrey de Nueva España. Llegaron a Veracruz el 8 de agosto de 1789.

Instrucciones para esta comisión

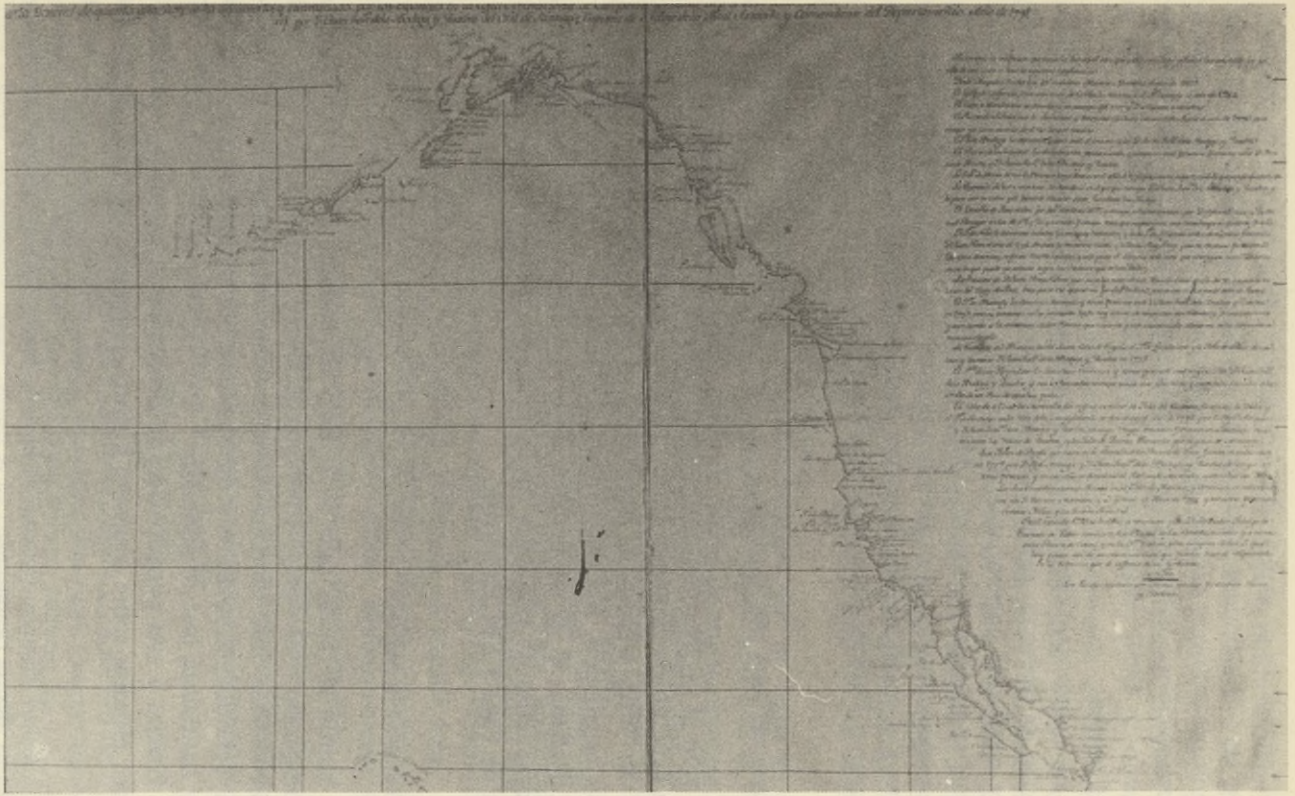
Con el fin de poner en práctica las conclusiones adoptadas, llegar a un acuerdo de fronteras entre España e Inglaterra y resolver la posesión de Nutka y la isla de Vancouver, el gobierno español ordenó esta nueva expedición. Bodega recibió en México las instrucciones del virrey, fechadas el 29 de octubre de 1791 [3]. Le ordenaban asimismo el levantamiento de una carta de la costa existente entre el estrecho de Juan de Fuca y San Francisco.

Los objetivos científicos

Martín de Sessé, jefe de la Real Expedición Botánica de Nueva España, sugirió al virrey Revillagigedo que acompañaran a Bodega el médico criollo José Mariano Mociño como encargado de la investigación científica, el botánico y dibujante Atanasio Echeverría y el cirujano y naturalista José Maldonado.

Gracias a esta participación se desarrollaron extensos y pormenorizados estudios sobre lenguaje, historia, etnografía, botánica, geografía

[3] Archivo Histórico Nacional de Madrid, Estado, 4289; y Archivo General de la Nación de México, Historia, 67.



«Carta general de cuánto hasta hoy se ha descubierto y examinado por los españoles en la costa septentrional de California [...] con arreglo al meridiano de San Blas [...] por D. Juan Francisco de la Bodega y Cuadra [...] Comandante del Departamento», Manuscrito, 1791. (Museo Naval de Madrid, cart. 3-E-9.)

y zoología [4]. Los dibujos realizados durante esta expedición testimonian la variedad temática de las observaciones de historia natural realizadas, reflejando aspectos de zoología, botánica, vistas de costas y otras de gran interés antropológico.

Mociño había estudiado medicina en la Universidad de México, y matemáticas con el ingeniero Miguel Costansó en la Real Academia de San Carlos, pero sintiéndose especialmente atraído por el estudio de las plantas medicinales, hizo el curso de botánica en el Real Jardín Botánico de México capital. A causa de sus excelentes calificaciones, Martín de Sessé le seleccionó, en su expedición, para recolectar y clasificar la flora de México. Cuando se encontraba llevando a cabo una de sus comisiones en ella, Sessé le comunicó la orden de Revillagigedo para que se uniese a la expedición de límites de California, junto con Maldonado y Echeverría.

A Mociño se le dio el puesto de botánico-naturalista, asignándole tanto la recolección de plantas como la de otros ejemplares de historia natural, así como la ejecución de dibujos.

Pero, además de desarrollar una enorme labor como naturalista, se manifestó como escritor y lingüista, haciendo una completa investigación del área de Nutka y escribiendo las famosas *Noticias de Nutka*, el mejor relato de la vida en la región durante los primeros contactos de los indígenas con la civilización europea. Mociño recogió una gran cantidad de información sobre todos los aspectos imaginables de la vida de los nativos, describiendo sus casas, vestidos, comidas, religión, leyes, forma de gobierno, ocupaciones, clases sociales, métodos de caza y pesca, ceremonias, lenguaje y canciones [5].

[4] La importancia de los estudios realizados se pone de manifiesto en la obra de Mociño sobre Nutka, que fue publicada por primera vez en la *Gaceta de Guatemala*, vols. 7 y 8 (1803 y 1804). Una copia de esta relación, existente en la Biblioteca de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, fue editada por Alberto Carreño en México en 1913. Iris H. Wilson tradujo al inglés y editó esa misma versión de la obra de Mociño con el título de *Noticias de Nutka: An Account of Nootka Sound in 1792*, Seatle, 1970. Los trabajos llevados a cabo por los científicos de la expedición, *Breve Diccionario de los términos que se pudieron aprender del idioma de los naturales de Nutka* y *Catálogo de los Animales y plantas que han recogido y determinado según el sistema de Linneo los Facultativos de mi Expedición Don José Moziño y Don José Maldonado*, aparecen recogidos al final del diario.

[5] Copias manuscritas de estas noticias se encuentran en numerosos archivos, pero se publicaron por primera vez por Alberto M. Carreño, en México, en 1913.

José Maldonado sirvió como cirujano en la expedición, y asistió a Mociño en materias de historia natural, clasificando entre los dos 200 nuevas especies de animales y plantas según el sistema de Linneo.

Como pintor de la expedición iba Atanasio Echeverría, uno de los mejores artistas de la Academia de San Carlos de México. Realizaría vistas generales, dibujos sobre las costumbres y tipos de los nativos e ilustraciones de flora y fauna para acompañar las descripciones de Mociño y Maldonado; en total, algo más de 20 dibujos, todos ellos en el área de la cala de los Amigos, siendo simplemente bocetos con idea de terminarlos más tarde.

En el camino de regreso, Echevarría se detuvo dos meses en Monterrey, al igual que Mociño, pero nada más regresar a Nueva España, en febrero de 1793, fueron de nuevo asignados a los trabajos de la Real Expedición Científica, que se estaban llevando a cabo al sur de México capital. Los dibujos de Echevarría fueron acabados por otros artistas de la Academia de San Carlos, entre los que se encontraban José Cardero y Tomás de Suria, que hicieron varias copias de ellos [6].

Mociño terminó de redactar sus *Noticias de Nutka*, entregando una copia al virrey, antes de partir el 20 de abril de 1793 hacia el sur de México. Seguiría trabajando con la expedición botánica hasta 1803, año en que regresó a España con Sessé.

El viaje

Las instrucciones del virrey para este viaje ordenaban a Bodega, por una parte, que él mismo se embarcara en una fragata de guerra procedente de El Callao, y por otra, que se alistase en la *Princesa*, abas-

[6] Al menos catorce artistas estuvieron relacionados con el proyecto: Francisco Lindo, que había acompañado a los miembros de la expedición Malaspina para hacer un reconocimiento en México mientras la *Descubierta* y *Atrevida* estaban en la costa noroeste; José María Guerrero y José María Vásquez, que habían sido candidatos para la expedición de Malaspina en 1791; Gabriel Gil, hijo del director de la Academia de San Carlos; José Mariano de Águila, artista indígena; y J. Vicente de la Cerda, que acompañó más tarde a Mociño para examinar la sierra de Papalotipac y Misteca. Otros artistas que participaron fueron Miguel Albián, Manuel López, José María Montes de Oca, Nicolás Moncayo, M. García, Julián Marchena, J. Castañada y un artista que firma como Mendoza.

tecida con 15 meses de víveres por si se hacía un establecimiento en el estrecho de Juan de Fuca, y en la *Aránzazu*. Debía también mandar construir una goleta para poder navegar en conserva de los ingleses.

Bodega y Quadra salió finalmente de San Blas el 29 de febrero de 1792 en la fragata *Santa Gertrudis*, al mando de Alonso de Torres, llevando también la recién construida goleta, nombrada *Activa*, mandada por Salvador Menéndez Valdés.

La salida de las fragatas *Aránzazu* y *Princesa* se vería retrasada; la primera tuvo que esperar unos pliegos que faltaban, y saldría de San Blas hacia Nutka el 20 de marzo, a las órdenes de Jacinto Caamaño.

La segunda necesitó ser carenada y, bajo el mando de Salvador Fidalgo, lo haría el día 23 del mismo mes con instrucciones de fundar un establecimiento en la bahía de Núñez Gaona, donde debía arribar en primer lugar. Llevaba una tripulación de 70 hombres, 13 soldados, un cirujano y un capellán. Entró en Núñez Gaona el 29 de mayo, y permanecería allí hasta septiembre, volviendo entonces su capitán, Salvador Fidalgo, a Nutka, donde sucedería a Caamaño como comandante del puesto, tras haber fortificado un área próxima a la playa.

Bodega, en su diario, informó con puntualidad del itinerario seguido, proporcionando noticias de cuanto encontraron en su camino. Pasaron el 4 de marzo alrededor de las islas Marías y describió con detalle su vegetación y sus playas. El perfil de la costa de estas islas y de la isla de San Benedicto figuran entre los dibujos que acompañan al diario.

La llegada a Nutka

El 27 de abril Bodega y Quadra se acercó a la bahía de Buena Esperanza y dos días después dio fondo en Nutka, siendo recibido con muestras de afecto por parte de Macuina y otros jefes. Un día antes Jorge Vancouver, el oficial inglés con quien debía encontrarse, había entrado en el estrecho de Fuca y no llegaría a la cala de los Amigos (Nutka) hasta cuatro meses más tarde. Este retraso en el encuentro permitió a Bodega contrastar las determinaciones tomadas por la Convención de Nutka con las informaciones que le suministraron otros viajeros que llegaron allí aquel verano y que ya habían estado en Nutka en 1788 y 1789.

Tras una cuidadosa inspección del establecimiento, que había estado bajo las órdenes del comandante de la *Concepción*, Francisco de Eliza, Bodega pidió a todos que se condujesen amigablemente tanto con los naturales como con los extranjeros que arribasen. Para recibir mejor a los ingleses hicieron obras en la casa principal.

El 11 de mayo arribaron al puerto de Nutka las goletas *Sutil* y *Mexicana*, que, tras ser reparadas y aprovisionadas de víveres, zarparon de nuevo el 5 de junio hacia el estrecho de Juan de Fuca.

Entretanto, el 14 de mayo había llegado la *Aránzazu*, trayendo víveres, a las órdenes de Jacinto Caamaño, comisionado para reconocer el puerto de Bucareli y la costa desde allí hasta Nutka, e investigar la existencia del estrecho de Fonte.

Gran cantidad de visitantes llegaron aquel verano: el 26 de mayo *La Flavia*, fragata francesa que quería obtener noticias sobre La Pérouse; el 11 de junio el paquebote portugués *Feliz Aventurero*, cuyo capitán, Francisco José de Viana, informó a Bodega de lo sucedido entre Esteban Martínez y el capitán John Meares; y el 4 de julio una fragata mercante inglesa llamada *Dédalo*, con víveres para la expedición de Jorge Vancouver. Su capitán, Tomás Neus, presentó a Bodega una real orden del 12 de mayo de 1791, comunicada por el conde de Floridablanca, para que pusiese en posesión de los ingleses los edificios que ocupaban en abril de 1789.

Debido al retraso en el encuentro, Bodega se trasbordó a la *Activa* y ordenó a la *Santa Gertrudis* salir el 19 de julio al mando del comandante Alonso de Torres para inspeccionar el estrecho de Juan de Fuca y ver si interesaba hacer un establecimiento, dar una carta a Vancouver y reconocer la costa de 47° a 41° N, comisionando al alférez de navío Félix Cepeda y al teniente de fragata José de Cañizares para levantar mapas de las montañas y de las costas, debiendo esperarle en San Francisco [7].

Las primeras observaciones que Bodega incorporó a su diario sobre el carácter de los nativos coincidieron con la llegada, el día 20, del bergantín *Venus*, trayendo una carta de Salvador Fidalgo, que ya había llegado a Núñez Gaona, en la que decía que su piloto, Antonio de

[7] Veáse la obra de H. R. Wagner *The Cartography of the Nortwest Coast of America to the year 1800*, 2 vols., Berkeley, 1937.

Serantes, había sido asesinado por los indios. La noticia causó profunda consternación a Macuina, que se ofreció a Bodega para llevar una carta a Fidalgo pidiendo que diese una lección de humanidad a los nativos y no devolviese la agresión.

Bodega intentó por todos los medios averiguar lo sucedido en Nutka en 1789, y recibió información de Roberto Gray, capitán de la fragata americana *Columbia*, y de José Ingraham, del bergantín americano *Hope*. Ambos informaron lo mismo que Viana sobre la detención de la *Ifigenia Nubiana*, coincidiendo éste en que a la llegada de Martínez los ingleses no tenían casa alguna.

Los estudios de la zona

La larga estancia de Bodega en Nutka, además de permitirle obtener la información que deseaba sobre los sucesos ocurridos, le sirvió para adquirir un conocimiento profundo del lugar y sus gentes.

En primer lugar, analizó las posibilidades del lugar de cara a un futuro establecimiento estable. Sugirió el cultivo de trigo y maíz, y acompañó a su diario el catálogo de plantas silvestres. Propuso que se criase ganado vacuno y de cerda. No hizo un estudio de los minerales por no contar con medios para ello. Sin embargo, sí consideró el aprovechamiento que podían tener los bosques para construcción naval y las propiedades del surgidero para albergar buques.

Aportó muchas noticias sobre los naturales, insistiendo en su carácter apacible y las pruebas de amistad que le daban, quedándose incluso a dormir en su casa. Entabló una entrañable relación de amistad con Macuina, escribiendo en su diario sobre ello:

> cómo ocupa el primer lugar en su mesa cuando viene, cómo le obsequia cuando le recibe y le visita en sus rancherías como a Macuina le agrada.

Éste, a su vez, le correspondía bailando en su honor y regalándole pieles de nutria.

Sobre las costumbres de los indígenas, Bodega observó cómo cada mes cambiaban de rancherías, y, con motivo de haber ido a visitar a

Macuina a Mar-huinas, tuvo ocasión de ver su forma de pescar la sardina, lo que mandó representar en una estampa.

Otro dibujo que ordenó hacer fue el de la celebración por parte de los naturales del cambio de nombre de la hija de Macuina, que le permitió conocer su modo de celebrar las fiestas:

> ...con banquetes, cantos, bayles, y juegos de lucha, en que daban una o dos conchas al que combatiendo con veinte o treinta competidores sacaba en triunfo un pedazo de madera, que le habían arrojado desde el balcón en que se presentó al pueblo la Princesa.

También recibió demostraciones de amistad de Quicomacia y de Tlupanamul:

> el primero con un baile de máscara que representaba los movimientos de varios animales, y el segundo con una evolución naval, en una de las mayores piraguas que he conocido.

Bodega no se cansó de insistir sobre la correspondencia por parte de los nativos al buen trato que se les daba, llegando a decir que no tomaban venganza por su mano aunque se vieran agraviados: y es que siempre hubo algún miembro de la tripulación que contravino las órdenes de respetar absolutamente a los indígenas.

Conoció las creencias religiosas de los *taises* o jefes, distinguiéndolas de las de los *meschimes*. Mientras los primeros reconocían la existencia de un creador, de cuya presencia esperaban gozar al fin de sus días, celebraban sacrificios con aceite de ballena y plumas, y cuando morían eran colocados dentro de un cajón y colgados de un árbol para acercarse a su último destino, los segundos, que se creían condenados al infierno, eran enterrados. Narró también en su diario la versión que los *taises* tenían de la creación, según la cual la mujer había sido creada antes que el hombre, y tras ser visitada por el dios creador, daría lugar a éste.

La dignidad de los *taises* era hereditaria y reunía en una misma figura la autoridad de padre de familia, rey y sumo sacerdote, siguiéndoles en el orden jerárquico sus hermanos, y quedando como esclavos los restantes miembros de la tribu.

En cuanto a la forma de vida, los hombres se dedicaban a la pesca mientras las mujeres ahumaban el pescado e hilaban las telas con las que se vestían los plebeyos.

Los *taises* eran los únicos que se cubrían con pieles, como mostraban los dibujos que realizaron, y también intercambiaban pieles por mujeres con los nuchimanes.

Bodega comentó ampliamente el desarrollo alcanzado en el comercio de las pieles por parte de los ingleses, y el gran número de barcos de dicha nacionalidad que navegaban por aquellas aguas. Propuso medios para activar el comercio español en aquellas latitudes, e insistió en la importancia de conservar aquel establecimiento, opinión opuesta a la de Mociño, que en sus *Noticias de Nutka*, preguntándose si era conveniente para Europa mantener aquel establecimiento o abandonarlo, expuso:

> Hasta el día no ha producido aquel Establecimiento ventaja alguna a favor de la Corona, y por el contrario ha tenido ella que erogar (sic) los exhorbitantes gastos que son notorios. Los particulares tampoco han hecho más que un miserable comercio en la peletería, y las esperanzas de hacerlo absolutamente lucroso, a más de estar muy remotas, pueden realizarse con independencia del dominio de aquel puerto, como lo han hecho y hacen todavía los Bostoneses. Nutka es en donde se encuentran menos Pieles, y éstas venidas de los Nuchimanes, Cla-yu-cat y Tutu-si. Las grandes provisiones se hacen en el Príncipe Guillermo, la Carlota, y estrecho de Fuca. En el segundo lugar ocupa Clayucat, y Nutka no trae a los extranjeros a la presente, más que por el ningún riesgo con que pueden surtirse de agua y leña [8].

La relación con Vancouver

El capitán inglés Jorge Vancouver había recibido en 1790 el encargo de su gobierno para marchar con los barcos *Chatham* y *Discovery* a la costa noroeste de América para resolver el asunto de la ocupación y hacer una medición de los 30° a los 60° N.

[8] Véase A. M. Carreño, *Noticias de Nutka*, México, 1913, p. 73.

Vancouver había estado en el estrecho de Juan de Fuca cuando, al salir al océano por los 51° N, tuvo noticia por el capitán del mercante *Dédalo*, quien también le traía provisiones, de que debía reunirse con Bodega en Nutka. Así, llegó el 27 de agosto a la cala de los Amigos [9].

Desde el primer momento se estableció entre ambos oficiales una corriente de mutua cortesía y cordialidad. Bodega invitó todos los días a comer a Vancouver y a los oficiales ingleses, les enseñó la base y les ofreció todo lo que necesitasen.

Las negociaciones duraron tres semanas; hubo conversaciones personales, e intercambiaron una docena de cartas con ese motivo. Utilizaron como intérprete a un joven llamado Dobson.

Desde el primer oficio enviado por Bodega el 29 de agosto, donde incluía copias de las cartas de Viana, Gray e Ingraham, se hizo patente su postura de justificar desde el principio a Martínez y la presencia española en el noroeste. Bodega y Quadra se consideraba obligado a entregar a los ingleses sólo aquellas tierras sobre las cuales pudiesen demostrar propiedad.

Meares ya no estaba en Nutka, y fue Robert Duffin, un amigo suyo, quien dijo a Vancouver que Meares había comprado toda la cala de los Amigos y Nutka. Vancouver no entró en discusiones en sus respuestas pretendiendo someterse únicamente a las órdenes recibidas. Bodega y Vancouver no consiguieron ponerse de acuerdo sobre qué tierras debían ser restituidas a Inglaterra. La falta de entendimiento no les permitió poner en práctica la decisión tomada en la Convención de Nutka y les hizo entrar en un punto muerto, viéndose forzados a remitir el asunto a los gobiernos centrales.

A pesar de las diferencias, se desarrolló rápidamente una amistad personal entre ellos. Al regresar de la cala de los Amigos, Bodega le propuso bautizar algún puerto o isla con el nombre de ambos; por ello el inglés denominó a la isla que acababa de circunnavegar isla de Vancouver y Quadra.

Ambos comandantes se despidieron con afecto y se dieron cita en Monterrey aquel mismo otoño. Bodega saldría de Nutka el 21 de sep-

[9] El aspecto político del viaje ha sido estudiado en profundidad por José de la Sota en su memoria de licenciatura *Viaje a la costa N.O. de la América Septentrional*, Madrid, Universidad Complutense, 1985.

tiembre en la *Activa,* no sin antes haberle dado Vancouver copia de todos los planos que había levantado. La *Activa* fondeó en Núñez Gaona, ordenando Bodega que se abandonase aquel puesto por considerar que España tenía pleno derecho a seguir en Nutka. La *Princesa* debía llevar a Nutka todos los materiales que estaban en Núñez Gaona. Bodega seguiría su derrota hacia Monterrey en la *Activa,* donde se volvería a reunir con Vancouver, como habían previsto.

La Convención de Nutka sería concluida el 11 de enero de 1794 por un acuerdo firmado en Madrid por el barón de St. Helens por parte de Inglaterra y el duque de Alcudia por parte española, mediante el cual Inglaterra y España deberían abandonar los asentamientos permanentes en la costa noroeste y únicamente la visitarían traficantes de pieles. Ambos países podrían instalarse en cualquier parte de modo permanente excepto en Nutka. España dejó Nutka definitivamente el 2 de abril de 1795 y nunca volvería a establecerse allí de nuevo.

El regreso

Bodega partió el 22 de septiembre en la *Activa,* hacia Núñez Gaona, donde ordenaría a Fidalgo que fuese como comandante a Nutka.

En octubre llegó a Monterrey y, donde redactó un resumen de los principales acontecimientos y observaciones. Vancouver se reuniría con él en noviembre, siendo abastecido de cuanto necesitaba para cruzar el Pacífico. Finalmente, Bodega regresó a San Blas el 12 de febrero de 1793.

El virrey Revillagigedo le propuso como gobernador de El Callao debido a sus méritos, puesto que no llegó a ocupar, al morir en marzo de 1794 en México.

Aquellos que entraron en contacto con Bodega lo recordaron con admiración, algunos incluso con afecto. Como ejemplo de la impresión que guardaban los demás de él se puede citar lo que sobre él escribió John Hopkins, de la *Columbia*:

> This governor is really a gentleman, a friend to all the human race, a father to the natives, who all love him and a good friend to the americans in general.

Esta expedición tuvo éxito en dos aspectos fundamentales: por una parte, fue importante su contribución al mundo científico por las aportaciones que hizo sobre botánica, zoología, etnografía e hidrografía. En este último campo hay que destacar las extraordinarias cartas náuticas elaboradas bajo la dirección de Bodega con ocasión de este viaje, y que están recogidas en el álbum que le acompaña. Terminó de explorar el estrecho de Juan de Fuca y canal del Rosario, así como de cartografiar la costa noroeste de América para completar un atlas hidrográfico de las colonias, proyecto formulado ya en 1785.

En segundo lugar, se debe destacar su valiosa aportación al establecimiento de un nuevo talante, ponderado y conciliador, para abordar los conflictos internacionales, puesto de manifiesto por Bodega, que en todo momento mostró grandes dotes diplomáticas para plantear la compleja cuestión del asentamiento español en Nutka.

El diario de Bodega y Quadra correspondiente a este viaje permanece todavía inédito, como sucede con tantos de los que se redactaron durante las expediciones españolas de fines del siglo XVIII. Suministra datos geográficos de inestimable valor e interesantes noticias etnográficas, especialmente referentes a la estructura social, conducta y creencias religiosas de los índigenas.

En este caso, la falta de publicación tal vez sea aún más lamentable, ya que la narración realizada por el mismo Bodega es, sin duda, una de las piezas fundamentales para la comprensión del capítulo más delicado que atravesó la expansión española en la costa noroeste de América, y que de hecho concluiría con el abandono de Nutka por parte de los españoles unos años más tarde.

Por el contrario, el diario de Jorge Vancouver [10], oficial de la marina inglesa, que fue el interlocutor de Bodega en esta comisión, sería publicado en 1798 y reeditado numerosas veces [11].

[10] La primera edición llevaba como título completo *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean, and Round the World: in which the Coast of North-west America has been carefully examined and accurately surveyed. Undertaken by his Majesty's Command, Principally with a view to ascertain the existence of any navigable Communication between the North Pacific and North Atlantic Oceans; and perfomed in the years 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, and 1795, in the Discovery sloop of war, and armed tender Chatham, under the command of Captain George Vancouver*, 3 vols. y atlas, Londres, 1798. En 1984, W. K. Lamb hizo la primera edición anotada de este diario para la Hakluyt Society de Londres.

[11] Una copia del diario se conserva en la Biblioteca del Ministerio de Asuntos Exteriores, en Madrid, y tiene por título *Viaje a la Costa N.O. de América Septentrional por*

Expedición de Francisco de Eliza y Juan Martínez y Zayas (1793)

La cartografía como móvil

Las exploraciones españolas de 1791 y 1792 a la costa noroeste de América habían sido dirigidas sobre todo a la búsqueda de posibles pasos entre el Pacífico y el Atlántico. Alejandro Malaspina había intentado encontrar en Alaska el estrecho de Anián que Ferrer Maldonado aseguraba haber descubierto; Jacinto Caamaño había visitado la entrada a los canales de Douglas y de Grenville en Columbia Británica, donde Colnett creyó que empezaba el estrecho de Fonte, y Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés habían examinado las numerosas ensenadas entre el estrecho de Juan de Fuca y la bahía de la Reina Carlota en busca del mítico paso de Juan de Fuca.

La zona de costa donde la expedición de Caamaño y la de Alcalá-Galiano y Valdés llevaron a cabo sus exploraciones había sido bien examinada por Jorge Vancouver, y sus resultados habían sido comunicados a Bodega.

Si el único fin de los viajes a la costa noroeste hubiera sido la búsqueda del paso, no hubieran continuado las exploraciones, porque ya se tenía la certeza de que éste no existía, pero, sin embargo, había

D. Juan Francisco de la Bodega y Quadra, del orden de Santiago, Capitán de Navío de la Real Armada, y Comandante del Departamento de San Blas en las Fragatas de su Mando «Santa Gertrudis», «Aránzazu», «Princesa» y goleta «Activa» en el año de 1792, Ms. 145 de la Biblioteca del Ministerio de Asuntos Exteriores. Las láminas que acompañan a este diario llevan la asignatura Ms. 146 y han sido recientemente catalogadas por José de la Sota en *La Real Expedición Botánica a Nueva España 1787-1803*, Madrid, 1987, pp. 352-356.

Se ha comprobado la existencia de otra copia manuscrita contemporánea en la Huntington Library, San Marino, California (HM 141). Ambas copias, certificadas por Antonio Bonilla y fechadas en México el 12 de abril de 1793, incluyen un álbum con dibujos y mapas, el catálogo de plantas y animales y un diccionario.

Véase, también, I. H. Wilson, «Spanish Scientists in the Pacific Nortwest, 1790-1792», en *Reflections of Western Historians*, editado por J. A. Carroll, The University of Arizona Press, 1969, p. 41, e I. H. Wilson, *Noticias de Nutka*, Seattle, 1970, p. 125.

Queda aún por comprobar si la copia que I. H. Wilson, hoy I. H. W. Engstrand, cita en el primer trabajo mencionado, como existente en la colección Revillagigedo de la Biblioteca Bancroft de Berkeley, es la misma que menciona en su edición de las *Noticias de Nutka* y se encuentra actualmente en la colección privada de Irving W. Robbins en Atherton, California.

otras razones, entre ellas la de realizar una buena carta hidrográfica general.

Desde 1785, el gobierno español había emprendido la tarea de hacer un atlas de cartas hidrográficas de sus posesiones, y con este fin envió numerosas expediciones para hacer levantamientos. La construcción de la carta de la costa noroeste fue confiada al Departamento de San Blas. Ya en 1791 se había confeccionado una, que se dio a Malaspina, que evitaría que pusiese nuevos nombres a puntos geográficos ya conocidos. Malaspina se limitó a corregir sus posiciones en el mapa calculando sus longitudes con los cronómetros.

Bodega levantó un mapa general en 1792, donde incorporó las correcciones hechas por Malaspina y los descubrimientos hechos por Eliza en 1791. En dicho mapa señalaba las áreas que aún debían ser exploradas y, entre ellas, el trozo de costa comprendido entre el estrecho de Juan de Fuca y el puerto de San Francisco, zona que habría de adquirir especial importancia después de la falta de acuerdo entre Bodega y Vancouver en 1792.

En efecto, España seguía pensando en la posibilidad de hacer un establecimiento en algún punto de la costa al norte de San Francisco. Además, en el texto de la Convención de Nutka se podía interpretar que los ingleses podían asentarse en cualquier lugar al norte de San Francisco, y los españoles creían que debían tener una buena información de la cartografía de la zona para poder interceptar sus movimientos.

Bodega, en octubre de 1792, escribió al virrey desde Monterrey proponiendo que España entrase en el comercio de pieles para entrar en competencia y reducir los beneficios que sacasen los extranjeros. De este modo también se seguiría explorando, con poco gasto, desde los 55° hacia el norte.

Al mismo tiempo que esta carta, llegó a San Blas el 13 de noviembre el informe de Alcalá Galiano y Valdés sobre su exploración en la *Santa Gertrudis*, a quienes se había dado órdenes de examinar el trozo de costa entre el estrecho de Fuca y San Francisco y no lo habían podido hacer por un cambio de órdenes. Esta tarea había sido ya encomendada a Alonso de Torres con la *Santa Gertrudis* en 1792, pero con escasos resultados. Hasta entonces los navegantes españoles se habían centrado en latitudes mayores. La entrada descubierta por Heceta en 1775 no había sido explorada más por los españoles a causa del mal

tiempo o las fuertes corrientes. Siempre sucedía lo mismo, cuando los navegantes llegaban a aquellas latitudes al regreso de una expedición al norte sólo deseaban regresar a puerto, y la escasez de comida, las enfermedades o la falta de vientos favorables eran aducidas como argumentos para no acercarse a tierra.

Las instrucciones del virrey y el viaje

Cuando Bodega regresó a San Blas, el 1 de febrero de 1793, se encontró las órdenes del virrey para que se llevase a cabo el examen de la costa entre los 41° y los 47° N.

Bodega, a su vez, dio las instrucciones necesarias a Juan Martínez y Zayas para empezar la exploración en el estrecho de Juan de Fuca y examinar cuidadosamente la costa hasta la bahía de San Francisco, donde debían levantar un buen plano en el caso de que Juan Bautista Matute no lo hubiese hecho.

La expedición debía salir antes del 15 de marzo de 1793. Bodega también ordenó reconocer el río que desemboca en la bahía de San Francisco. Sin embargo, Martínez y Zayas estaba todavía en San Blas el 24 de marzo. Cuando los oficiales de la expedición al estrecho de Juan de Fuca en 1792 llegaron a México y el virrey les pidió su opinión sobre si se debían hacer exploraciones entre los 50° y 60°, y sobre la mejor forma de interrumpir el comercio de pieles que realizaban los extranjeros, sus opiniones hicieron cambiar las instrucciones para esta nueva expedición. Juan Vernacci, Cayetano Valdés y Secundino de Salamanca coincidieron en que no debían proseguirse las exploraciones al norte de los 50°; sólo Alcalá-Galiano fue partidario de continuarlas.

El virrey decidió que se hiciese sólo la exploración de la costa al sur del estrecho de Juan de Fuca, pero que se empezase en San Francisco y que fuesen también el bergantín armado *Activa* junto con la *Horcasitas*, llevando una lancha y dos botes.

Bodega consideraba que era suficiente con la *Mexicana*, y que no se debía empezar el reconocimiento en San Francisco, y así lo planteó al virrey, que aceptó todas sus sugerencias excepto la de que no fuese el bergantín *Activa*. Las órdenes del virrey, de 17 de marzo, se alteraron para dar cabida a las propuestas de Bodega: el fin primordial sería el cuidadoso reconocimiento de la costa con idea de unir las partes intermedias con los puntos ya establecidos por otras expediciones. Eli-

za debería adoptar los nombres que Malaspina había utilizado. Uno de los puntos claves de examen debía ser el río Columbia, en 46° 12' de latitud, por donde deberían adentrarse cuanto fuera posible hasta llegar a sus fuentes, haciendo una carta, con el fin de establecer un asentamiento español en él si fuera necesario. También debían de proceder a colonizar y fortificar la bahía de Bodega.

El mando general de la expedición correspondería a Francisco de Eliza, que sucedió a Bodega como comandante de San Blas, y que iba como comandante del bergantín armado *Activa*, de 270 toneladas y con una tripulación de 57 personas además de los oficiales. La goleta *Mexicana* iba mandada por Juan Martínez y Zayas, que había sido piloto en la expedición a Alaska de Esteban Martínez en 1788, y en 1792 había acompañado a Caamaño.

José Maldonado, que había acompañado a Caamaño en 1792, era el cirujano, y Agustín de la Peña el capellán. José Tobar y Tamariz iba como primer piloto. Habiendo sido educado en el seminario de San Telmo de Sevilla, había llegado a San Blas en 1779 y servido en los barcos de abastecimiento [12]. El segundo piloto de la expedición era Juan Kendrick, hijo del capitán americano que se había encontrado con Martínez en Nutka, el cual se había enrolado en la Armada española en 1789, llegando a ser comandante de la *Aránzazu* en 1794.

Zayas no llevaba oficiales sino sólo 19 hombres. Los dos buques llevaron abastecimiento de agua y comida para ocho meses.

El viaje

Ambos buques se hicieron a la vela finalmente desde San Blas el 30 de abril de 1793. Los vientos, poco favorables, les mantenían en latitud de 19° 35' N 26 días después de su salida. Persuadidos de que iba a faltarles el agua para poder llegar hasta su destino, el bergantín abandonó a la goleta por considerarla muy lenta, ya que la estación estaba muy avanzada. Quedaron en encontrarse en la bahía de Núñez Gaona o en puerto Gray. La *Mexicana* se valió de la ayuda de agua

[12] Tobar fue autor de un interesante informe sobre los sucesos de 1789 de Nutka, publicado en Fr. L. Sales, *Noticias de la Provincia de Californias en tres cartas de un sacerdote religioso hijo del real convento de predicadores de Valencia, a un amigo suyo*, Valencia, 1794, pp. 57-86.

que le prestó la *Aránzazu*, que encontraron en su camino, y consiguió alcanzar el estrecho de Juan de Fuca, llegando al puerto de Núñez Gaona el día 26 de julio, donde esperaba encontrar a Eliza. Pero al comprobar que éste no había llegado, pensaron que tal vez lo encontrarían en puerto Gray, que era su segundo punto de encuentro. En Núñez Gaona el jefe indio Taysum les preguntó si Salvador Fidalgo iba a volver, y la misma pregunta hizo el *tais* Tetacu, preguntando por Cayetano Valdés, Salvador Fidalgo y Manuel Quimper en puerto San Juan, donde se proveyeron de agua y leña.

Después de esperar inútilmente a Eliza hasta agosto en la bahía de Núñez Gaona, finalmente decidió acometer solo los objetivos de su misión. Martínez y Zayas realizó un riguroso examen de la costa al sur del estrecho de Juan de Fuca hasta San Francisco, levantó los planos del puerto de Gray, la boca del río Columbia y el puerto de la Bodega, hoy bahía de Tomales, único punto donde efectuó un desembarco y donde no encontró a Matute, que se había ido del lugar antes de que Zayas llegase, aduciendo que no había madera para hacer edificios.

El examen realizado por la expedición de Martínez y Zayas de la bahía de Bodega parecía sugerir que España todavía pensaba en establecer un asentamiento al norte de San Francisco.

El bergantín conducido por Eliza llegó sólo a los 44° N, hizo un examen superficial de la costa entre la bahía de Trinidad y el puerto de Bodega y cartografió las bahías de San Francisco y Trinidad, volviéndose a San Blas, según él, a causa de los vientos y la falta de agua. Eliza mandó el 8 de noviembre al virrey su diario y los planos realizados.

La contribución geográfica más importante de esta expedición fue la carta esférica de la costa desde la entrada sur del estrecho de Juan de Fuca hasta San Francisco, hecha por Zayas, que actualmente se halla en la Biblioteca del Congreso de Washington, y los planos levantados por Martínez y Zayas del puerto de Gray, entrada de Ezeta y puerto de la Bodega, además de los de Trinidad, Monterrey y San Diego levantados por Eliza [13].

[13] El diario de Juan Martínez y Zayas, *Viaje a la costa comprehendida entre la boca sur de Fuca y el puerto de San Francisco... 1793*, fue traducido por H. R. Wagner y publicado por el *California Historical Society Quarterly*, 10 (1931), pp. 321-33. El manuscrito original se encuentra en el volumen 71, Sección Historia del Archivo General de México, y un extracto en el Archivo de Indias de Sevilla.

El abandono de Nutka

El de 1793 fue un año de cambios e Inglaterra dejó de aparecer por los alrededores de Nutka, siendo ocupado su lugar por comerciantes americanos. El virrey Revillagigedo nunca había sido partidario de mantener un destacamento tan lejos de California y de México; sin embargo, Bodega y Quadra había mantenido una posición contraria, siendo sus argumentos apoyados por figuras tales como Martínez y Malaspina, que preconizaban una gran expansión comercial entre las posesiones españolas en ambas orillas del Pacífico. Sin embargo otros, como Mociño, pensaron que este comercio nunca sería rentable, señalando que desde la firma de la Convención de Nutka ya no era posible excluir a los buques británicos, ni a los de otras nacionalidades, de la cala de los Amigos, que como base militar ahora tenía poco interés. Los consejeros del virrey eran partidarios de proteger el dominio español en la zona que pertenecía de forma incontrovertible a España.

El propio virrey Revillagigedo escribió el 12 de abril de 1793 un largo informe al primer ministro Godoy, dándole cuenta de todos los reconocimientos realizados, y aduciendo muchas razones para probar que no valía la pena continuar la ocupación de Nutka: entre ellos los millones que se habían gastado durante los últimos 25 años en levantar y mantener los establecimientos en Alta California, disuadiéndole de ocupar lugares más lejanos, por los problemas de mantenimiento y gobierno que acarrearían, proponiendo que se entregase a Inglaterra, si esta nación hacía de ello una cuestión de honor.

La última Convención para el mutuo abandono de Nutka se firmaría el 11 de enero de 1794 y todavía a principios de este siglo este lugar permanecía deshabitado.

XI

CONCLUSIONES

La expedición de Eliza y Martínez y Zayas en 1793 representó el último intento de exploración española de la costa noroeste americana y del Pacífico.

Hasta enero de 1794, cuando se firmó un acuerdo para abandonar Nutka, la presencia española se debió únicamente a motivos estratégicos y diplomáticos. A finales de marzo de 1795, los representantes de España y Gran Bretaña acabaron el tema de la famosa controversia de Nutka, retirándose ambos y dejando la cala de los Amigos en manos de los indígenas, sus dueños naturales.

Este último episodio cierra la historia de la lucha española por el dominio de las costas e islas del Pacífico que se había iniciado casi trescientos años antes, cuando Vasco Núñez de Balboa, tras descubrir dicho océano, tomó posesión de él para España, y lleva a una observación que puede servir de conclusión fundamental: que a lo largo del siglo XVIII se produjo un cambio notable en la situación estratégica del océano Pacífico, que pasó de ser un gran «lago español» a constituir el teatro de la mayor rivalidad marítima internacional.

Se ha visto cómo rusos, ingleses y franceses intentaron eficazmente acrecentar su presencia en este océano, poniendo España, por su parte, todos los recursos de su renovada y vigorosa marina en el empeño de defender su tradicional monopolio en el área, y desarrollando para ello una hábil política de expansión territorial desde Nueva España a través de las provincias de California, Sonora y Sinaloa.

Los exploradores españoles del siglo XVI no habían alcanzado aquellas latitudes, ni se había enviado ninguna expedición hacia el norte, limitándose durante los reinados de Carlos V o Felipe II a la

conquista territorial de México, Centroamérica, Sudamérica y las islas Filipinas. El siguiente esfuerzo se concentraría en la organización administrativa de los nuevos reinos.

Pero, de todos modos, España se consideraba dueña de todo el Pacífico, y las Leyes de Indias limitaban la navegación de buques de otros países, so pena de ser considerados piratas.

En el siglo XVIII la necesidad de saber hasta dónde llegaba el avance ruso fue el detonante que pondría en marcha de nuevo las expediciones de exploración.

En efecto, la política llevada a cabo por José de Gálvez y por el virrey Bucareli en este sentido resultaría muy eficaz y lograría retrasar, con el enorme esfuerzo realizado por tierra y mar, la inevitable internacionalización de esta inmensa área geográfica dominada hasta entonces únicamente por España.

Factor esencial del circunstancial triunfo de esta política hispana desarrollada en la zona fue, sin duda, el apoyo incondicional prestado a los proyectos de Gálvez y Bucareli desde España, al constituirse el Pacífico en pieza clave de la política borbónica. Esta política hizo también «posibles» la defensa del espacio marítimo y las expediciones de reconocimiento geográfico y científico, gracias a los eficientes planes de renovación de la Armada puestos en pie por el marqués de la Ensenada, José Patiño y Antonio Valdés, que lograron elevar la arruinada situación marítima de España, heredada de la decadencia de la construcción naval y la ciencia náutica en el siglo XVII, al rango que correspondía a una gran potencia marítima.

Así, España llegó a contar con una fuerte flota militar, arsenales florecientes y renovadas instituciones científico-náuticas conectadas con el movimiento ilustrado europeo.

Además, se reconstruyó, gracias a una inteligente organización industrial y económica, la infraestructura necesaria por la construcción naval, potenciando las fábricas de munición, fundiciones, fabricación de breas, lonas y cabuyería, motonería y soplado de vidrios, así como las artesanías de tonelería y otras industrias afines.

Pero la pieza clave de esta enérgica política de reconstrucción naval fue la formación científica de los oficiales, preparados en las instituciones científicas recién creadas en Cádiz, instituciones que recibían los últimos tratados e instrumentos náuticos utilizados por los navegantes ingleses y franceses del momento. Por ello, la marina ilustrada

española, además de potente en buques y armas, alcanzaría alta cualificación «científica», situándose los marinos ilustrados de la época en absoluta igualdad con los mejores hombres de Inglaterra o Francia.

Esta alta preparación científica de signo europeo que caracterizó a los marinos españoles de la Ilustración fue especialmente significativa en la última gran expansión marítima española en el Pacífico, sirviendo de forma muy positiva a la política borbónica de reforzamiento de la presencia española en aquel extenso océano y, en particular, en el área de la costa noroeste de América septentrional, protagonista de esta obra.

En ella se desarrolló la confrontación estratégicamente más relevante, en condiciones dificilísimas desde el punto de vista de la navegación, con corrientes y vientos adversos, y latitudes que implicaban gran riesgo entre hielos y permanentes nieblas. En estas latitudes la batalla más dura se libró contra los elementos, y para superar tanta adversidad fueron necesarios, no sólo el proverbial coraje y espíritu de aventura y sacrificio que había caracterizado las anteriores etapas de descubrimiento geográfico, sino la exacta ciencia ilustrada que había provisto a estos nuevos arrojados navegantes de modernos y más exactos instrumentos, especialmente los cronómetros marinos, con cuya ayuda llegaría a lograrse un cálculo más exacto de la latitud alcanzada.

Éstos fueron, pues, los instrumentos básicos que hicieron posible la última expansión marítima española:

— el apoyo político y económico a la política expansionista de Gálvez y Bucareli,
— la reconstrucción de la Armada,
— la alta preparación científico-náutica de los oficiales.

A continuación resumimos brevemente la situación internacional en la zona y cuáles fueron los potenciales enemigos del monopolio español, cuya neutralización canalizó todos los esfuerzos españoles por tierra y mar y condicionó la estrategia naval y la expansión hacia Alaska desde San Blas, expansión que ha sido objeto principal de esta obra. Se destacan las motivaciones y los objetivos alcanzados por los visitantes rusos e ingleses, para establecer después una comparación con los españoles al revisar el papel de San Blas en la política expansionista de Gálvez.

La amenaza rusa

El zar Pedro I el Grande había extendido el dominio ruso hasta las islas situadas más allá de la costa oriental de Rusia, una vez conquistada Siberia y descubierta Kamchatka a mediados del siglo XVII.

Las primeras expediciones rusas hacia el territorio americano se iniciaron en 1728 con Catalina I, respondiendo a un plan ideado previamente por Pedro I. Aquel primer viaje, capitaneado por Vitus Bering, se limitó a explorar el océano entre Rusia y América, sin llegar a tocar tierra en este continente.

Bering, acompañado de Aleksei Chirikov, en un segundo viaje avistaron la costa suroeste de Alaska y las islas Aleutianas, siendo los grandes pioneros hasta la muerte de Bering en noviembre de 1741. Después de ellos, la costa americana canalizó las nuevas ambiciones expansionistas rusas y diversos viajeros llegarían a establecerse en Unalaska y Kodiak.

Las noticias de estos primeros viajes fueron trasmitidas al marqués de Grimaldi por el embajador de España en San Petersburgo, y aunque confusas e inexactas debido al estricto secreto impuesto por los rusos, provocaron órdenes del virrey de Croix a José de Gálvez, quien, para neutralizar esos primeros avances rusos, puso en marcha la política de penetración hacia el norte que dio origen a los establecimientos de San Diego y Monterrey.

Hacia 1790, la presencia rusa en la costa septentrional de América se concretaría con la fundación de la Compañía Imperial Ruso-Americana de Pieles, que potenciaría el comercio ruso de este producto, definiendo al mismo tiempo claramente el interés estrictamente comercial en la zona, lo que animó al gobierno de Floridablanca a intentar una alianza hispano-rusa frente a Inglaterra. No se logró ésta finalmente por temer los rusos la enemistad inglesa, manteniendo a salvo sus intereses económicos en la zona y quedando al margen, al mismo tiempo, de la política española frente a Inglaterra.

España no vio todavía en los rusos una gran amenaza, a pesar de las advertencias de Miguel de Gálvez, embajador español en la Corte rusa, que informó repetidamente a Floridablanca sobre los encubiertos propósitos expansionistas rusos en la zona de Kamchatka. La amenaza rusa fue vista con menos preocupación por la Corte que por algunos políticos americanos que, como en el caso de Revillagigedo, veían en

ella un peligro potencial por la cercanía de su imperio al área de la costa noroeste de América septentrional. Efectivamente, Revillagigedo había aconsejado prudentemente reducir la expansión española hasta la altura del estratégico y buscado estrecho de Juan de Fuca para no provocar conflictos con los rusos, establecidos más al norte.

Pero en julio de 1793 se tuvieron noticias de nuevos avances rusos, que parecían haberse establecido en las islas de Quadra y levantado una fortaleza defendida por baterías de cañones. Estas noticias provocaron un nuevo intento de alianza con los rusos que fracasó, pues José de Onís, embajador de España en San Petersburgo, escribió a Aranda

> que este asunto no podrá evaluarse con las mismas facilidades después que esta Corte ha pensado seriamente unirse con la de Londres [1].

Los ingleses habían ganado nuevamente la batalla de las alianzas estratégicas en la zona, y España perdía definitivamente un potencial y valioso aliado frente al verdadero enemigo de sus intereses políticos: Inglaterra.

Si se comparan las expediciones españolas con las rusas en aquellos mismos territorios, destaca el hecho de que mientras los expedicionarios españoles fueron fundamentalmente oficiales de la Armada, los rusos más importantes responsables de la expansión fueron comerciantes.

Ése fue el caso de Grigorii Shelikov, mercader de Siberia, que llegó hasta la isla de Kodiak y quiso monopolizar el comercio ruso en el Pacífico Norte a favor de su compañía, lo que no consiguió de Catalina II. Ella misma quiso controlar aquellos territorios, y mandó en 1764 la primera de una serie de expediciones para cartografiar y documentar el alcance de sus dominios.

Shelikov, a pesar de ser un hombre de negocios, hizo el primer asentamiento estable en Kodiak y la primera colonia agrícola en Slava Rosii, cerca de la actual Yakutat. Planeaba sus ciudades con calles ordenadas, servicios públicos y jardines, y diseñó los fuertes de Afognak y Kenai.

[1] *Carta de Onís a Aranda*, 31-3-1795. Archivo Histórico Nacional, Estado, leg. 4669.

Alexander Baranov, que había servido en la Compañía de Comercio de Shelikov y en la Compañía Ruso-Americana desde 1790 a 1818, fue el gobernador del asentamiento en la isla de Kodiak, y sus importantes cualidades como responsable de la Compañía coincidieron con la rápida expansión rusa hacia el sur y hacia el este de América. Cuando llegó él en 1790, había sólo tres puestos en la Compañía de Shelikov al este de las Aleutianas. Cuando se fue en 1818, la Compañía Imperial Ruso-Americana había llegado a la bahía del Príncipe Guillermo, al archipiélago de Alexander, e incluso hasta el norte de California, donde estableció un puesto llamado Fort Ross.

Basadas fundamentalmente en el comercio de pieles, se desarrollaron algunas industrias de ayuda, como la construcción naval, las herrerías, el trabajo en madera y la fabricación de ladrillos. Los criollos eran escolarizados, y más tarde empleados en la Compañía.

Cuando Baranov se retiró, todos los jefes serían oficiales de la Armada Imperial Rusa. La era naval de la Rusia americana había de ser una época ilustrada, en la cual se desarrollarían las misiones educativas y religiosas.

En 1867 Rusia vendió sus posesiones a Estados Unidos, aumentando la dedicación a la Compañía a la venta de té chino en Rusia.

La empresa rusa, a diferencia de la inglesa, española y francesa empezó, pues, siendo únicamente comercial. El gobierno ruso se interesó por los asentamientos de su país, pero no organizó ningún control militar y no gastó mucho dinero en su desarrollo, a diferencia de Gran Bretaña y España.

La administración colonial rusa tuvo una forma original de desarrollarse entre los años 1741 a 1867. Una serie de cartógrafos, lingüistas, etnógrafos, botánicos, profesores, sacerdotes y oficiales vivieron y trabajaron con la población nativa de las islas Aleutianas, esquimales y tlingits. Tras los primeros contactos, en los que hubo episodios sangrientos, se produjo un gran cambio a partir de 1821, cuando se prohibió la explotación de los nativos.

En cuanto a la difusión de los conocimientos adquiridos, ya en 1774 fue publicada una obra escrita por Jacob von Stahlin, secretario de la Academia Rusa de Ciencias, titulada *Una relación del nuevo archipiélago del norte, últimamente descubierto por los rusos en los mares de Kamchatka y Anadir.* El mapa de Stahlin de los descubrimientos rusos, publicados en aquel volumen, cambiaba considerablemente las teorías

geográficas de Gerhard Friedrich Müller, quien había estado con Bering y Chirikov en sus descubrimientos del estrecho de Bering y Alaska y había plasmado sus conclusiones en un mapa de 1761.

La amenaza inglesa

La presencia inglesa, canalizada en un principio hacia el comercio de pieles de nutria, había desestimado constantemente los derechos de prioridad de España en aquella zona.

El tercer viaje del capitán Cook prestigió y respaldó la presencia inglesa en las costas septentrionales del Pacífico, pero fue especialmente importante la publicación en 1789 de la obra de George Dixon *A Voyage Round the World,* que señaló la importancia estratégica de las Malvinas para el dominio del Pacífico Sur. Este hecho reforzó los intereses políticos de Inglaterra en el Pacífico, además de ayudar a acrecentar sus ambiciones comerciales en el norte, sobre el que difundieron espectaculares noticias acerca del comercio de pieles en las costas septentrionales de América que provocaron el avance inglés hacia latitudes muy cercanas al establecimiento español de Nutka.

El avance protagonizado por Colnett llegó efectivamente hasta el establecimiento español con precisas instrucciones de pactar paz duradera con los indios y establecer una factoría para desarrollo del comercio de pieles. Pero la llegada de Colnett a Nutka y su apresamiento por Martínez provocaron el más grave incidente entre España e Inglaterra, que estuvo a punto de generar un auténtico conflicto internacional y que, en cualquier caso, enfrentó definitivamente a las dos grandes potencias, evidenciando la coincidencia de sus aspiraciones políticas en la zona.

El primer acercamiento de los ingleses a la costa noroeste no había sido con ánimo de comerciar, ya que hacia 1770 el problema del paso del noroeste no estaba resuelto. Desde la época de la dinastía Tudor, los ingleses habían buscado un medio de rodear la zona de influencia francesa y americana en el Pacífico, deseando una ruta directa de comercio al fabuloso y rico mercado de Oriente.

La recompensa de 20.000 libras esterlinas ofrecidas por el parlamento británico después de 1745 para barcos mercantes que buscasen

una ruta a través del estrecho de Hudson y del gran mar del oeste hacia el Pacífico, permanecía todavía sin ser reclamada por nadie.

En 1775 el gobierno británico elevó la recompensa: se pagarían 20.000 libras por descubrir un paso al norte de los 52°, y 5.000 a la tripulación del primer buque que navegase a 1° del Polo Norte, considerando que dichos acercamientos podrían encaminarse al descubrimiento de una comunicación entre el océano Atlántico y el Pacífico.

Así, el objetivo fundamental de Cook, atendiendo a las instrucciones que le fueron dadas el 6 de julio de 1776, fue buscar el ansiado paso del noroeste desde el Pacífico.

Cook recibió órdenes de no interferir con las reivindicaciones españolas sobre la costa noroeste. Sin embargo, debía de tomar posesión en nombre del rey Jorge III de los lugares que le pareciesen adecuados en los países que descubriese, siempre que no hubieran sido ya descubiertos o visitados por otras potencias europeas, dejando algún signo de su presencia a los naturales que encontrase, o, en el caso de no haberlos, dejando alguna señal como primeros descubridores y dueños de aquellas tierras. Así, se esperaba de Cook que también extendiese el dominio de Gran Bretaña siempre que fuera posible, sin entrar en conflicto con otras naciones europeas o con los nativos.

El viaje de Cook significó un enorme paso adelante en el campo de la exploración, pues aparecería por primera vez para el público el contorno de la costa noroeste. Los descubrimientos de Cook, frente a los de los rusos y españoles, fueron hechos públicos de un modo oficial. Las cartas náuticas, vistas y narraciones se publicaron con permiso del gobierno.

Los viajes de Cook aportaron a la ciencia muchos elementos útiles y abrieron muchas perspectivas al comercio, exponiéndose los resultados al mundo sin reservas.

Pero, tal vez, el más importante legado de Cook fue el descubrimiento de que las pieles de nutria podían ser vendidas en Asia a buenos precios, lo que provocaría la llegada a aquellas costas de numerosos comerciantes de diversas nacionalidades.

La política expansionista de Gálvez

Ya hemos expresado cómo y a través de qué medios obtuvo Gálvez los instrumentos para realizar una política expansionista que pudiera frenar las aspiraciones rusas e inglesas en el Pacífico Norte. En efecto, respaldo político, potente armada y ciencia ilustrada servirían a esta política de «Estado», impulsada por Gálvez y de signo claramente «ofensivo», utilizando la provincia de Sonora como eje de expansión por tierra y el Departamento de San Blas como soporte de la expansión marítima.

Desde San Blas se organizaron efectivamente las dos grandes series de viajes [2] al norte. La primera, entre 1774 y 1779, tuvo un carácter fundamentalmente anti-ruso, en el sentido de estar dirigida a conocer las características de la expansión rusa en el área. La segunda y más trascendental, entre 1788 y 1792, tuvo ya un carácter anti-británico, situándose en el marco de afirmar la presencia española en toda la costa noroeste y defender con descubrimientos, cartografiado de la zona, tomas de posesión y asentamientos, el dominio y la prioridad española que garantizarían los derechos políticos de toda la costa frente a las aspiraciones inglesas.

El informe político de Malaspina y Bustamante

La llegada a la zona, en pleno conflicto con los ingleses en Nutka, de la más importante expedición científico-política ilustrada española del siglo sirvió como hilo conductor y resumen final de esta última expansión marítima española, en los confines del mundo conocido, la última frontera, como ha sido llamada por diversos autores.

Efectivamente, Malaspina y Bustamante, comisionados, como ya se dijo, por la Corona para levantar nuevamente con cronómetros toda la costa del Pacífico, llevaban también instrucciones detalladas y un amplio apoyo político, científico y económico para redactar el definitivo informe de la realidad ultramarina.

[2] Véase Mario Hernández Sánchez-Barba, *La última expansión española en América*, Madrid, 1957, pp. 298 a 306.

Su paso por la costa noroeste fue trascendental en muchos sentidos. La expedición, provista de modernos instrumentos, hombres de ciencia relevantes y una insuperable dotación de oficiales que reunía a los marinos científicos ilustrados más representativos, levantó la costa septentrional de América hasta Alaska, rectificando y verificando toda la ingente información que previamente habían reunido de los levantamientos españoles y extranjeros anteriores, creando una cartografía definitiva de esta importante y estratégica costa, que desechaba definitivamente la posible existencia del buscado paso interoceánico. Recopiló también un ingente caudal de información acerca de la población indígena, la flora, la fauna y el suelo de toda la costa, y recogió en interesantes informes la presencia extranjera y española. Pero además, y quizá esto sea lo que más interesa para estas conclusiones, resumió en brillantes escritos de su comandante principal, Alejandro Malaspina, y en dos espléndidas memorias de carácter político el balance final de la expansión española en la costa noroeste y la valoración de San Blas en dicha expansión.

Efectivamente, en el *Examen político de las costas del noroeste de la América* [3] Malaspina señala y resume con valiosa información y sereno juicio la presencia rusa, inglesa y española, sus propósitos y sus logros.

El escrito de Malaspina, fuertemente crítico hacia la estrategia española en la zona, puso de manifiesto algunos graves errores de ella, como intentar extender una compleja administración y extraordinariamente costosos establecimientos en un territorio inmenso, hostil, falto de recursos e inexplorado, en lugar de fomentar el útil comercio de las pieles, como habían hecho rusos e ingleses.

Pero la crítica más dura de Malaspina se centró en el establecimiento de San Blas, del que realizó un trascendental estudio titulado *Reflexiones sobre la elección de un puerto en la costa occidental de Nueva España para reunión y depósito de las fuerzas navales en el mar Pacífico* [4]. Este informe, elaborado por Malaspina a petición del virrey Revillagigedo [5], analizaba la estrategia seguida hasta el momento en la construcción naval y defensa marítima, así como el establecimiento de San Blas,

[3] M. N., Ms. 330, fols. 88-101.

[4] M. N., Ms. 336, fols. 5-10v.°.

[5] Este informe se lo solicita Revillagigedo a Malaspina el 26 de octubre de 1791. Véase M. N., Ms. 280, fols. 52 a 58.

sus fines iniciales y su rendimiento real respecto a la necesaria política marítima en el Pacífico y el control de los establecimientos rusos en la costa noroeste.

Trataba igualmente sobre los recursos y calidad de las maderas americanas para construcción naval y el costo que acarreaba, los problemas causados por la escasez de materiales esenciales para la construcción de buques, como el hierro, jarcia, motonería, estopa, anclas y bronces, que desaconsejaban construir buques en América (Realejo, Guayaquil y San Blas) afirmando

> que no conviene ni al Herario ni a la fuerza nacional la construcción de buques grandes en América [6].

Se analizaban a continuación las condiciones idóneas de un nuevo emplazamiento con puerto de fácil acceso en cualquier época del año, comunicaciones fluidas por tierra, clima saludable, y confortable emplazamiento para la población, recomendando trasladar el departamento de San Blas al puerto de Acapulco que, dice Malaspina,

> en el paralelo de ventajas y desventajas es infinitamente aventajado el puerto de Acapulco a la rada de San Blas [7].

Se extiende a continuación sobre las muchas ventajas de dicho puerto y el enorme costo que ha supuesto por el contrario los efectos suministrados a San Blas desde Veracruz.

Malaspina aconsejaba finalmente el abandono de San Blas en beneficio de Acapulco, atendiendo a factores de seguridad en la navegación, analizando exhaustivamente las condiciones hidrográficas de San Blas y los problemas para tomarlo en las diferentes épocas, dificultades que planteaba su escaso fondo para las naos de Filipinas y para carenar en caso de emergencia, explayándose en cambio en las facilidades de Acapulco para todo ello.

Finalmente Malaspina equiparaba Acapulco en cuanto a ventajas, seguridad y adecuación al puerto de Bombay para los ingleses, Batavia

[6] M. N., Ms. 336, fol. 7 v.°.
[7] M. N., Ms. 336, fol. 8.

para los holandeses e Isla de Francia para los franceses, presentando Acapulco como la única y adecuada opción para equilibrar las fuerzas navales españolas en el Pacífico a las de aquellas naciones.

En efecto, este rotundo informe propiciaría el traslado definitivo del Departamento de San Blas al puerto de Acapulco, lo que supondría el abandono definitivo de aquel puerto clave, a pesar de sus inconvenientes y alto costo, en la expansión española en la costa noroeste de América.

Balance de toda una etapa

Veamos qué razones justificaron la escasa proyección de esta gran empresa marítima española del siglo XVIII, cuya importancia política, geográfica y científica ha quedado claramente patente en esta obra. Sin duda, razones totalmente ajenas al valor incuestionable de estas empresas:

— la ausencia de publicaciones de «época» que difundieran su valor, manteniéndose inéditas las fuentes, en su mayor parte, hasta la actualidad. Mientras los más importantes viajes extranjeros se publicaron y difundieron ampliamente, los españoles intentaron no dar ninguna información sobre sus viajes, y sólo tras su partida de Nutka y de la costa noroeste se darían cuenta de la importancia de la publicación de sus resultados.

— la política de «secreto» de la época, que propició este desconocimiento hasta fines del siglo XVIII. Fue quizás la publicación de las exploraciones de Vancouver, en 1798, lo que despertó muy tardíamente el interés de la Corte por difundir los viajes propios, propiciando la publicación por la Imprenta Real de algunas de ellas, como el viaje de la *Sutil* y *Mexicana* a Fuca en 1792, que se editó en 1802. Aunque los escasos recursos económicos frustraron esta tardía política de difusión.

— la fuerte influencia anglosajona en la zona y la posterior historia de la América septentrional, en la que España perdió paulatinamente toda influencia. Ello, sin duda, condicionó el rechazo y olvido de esta presencia histórica española, y de sus documentos escritos en español.

Sin embargo, la evidencia y la relevancia documental de la aportación española a la historia de esta costa hacen incuestionable y valiosa esta presencia, valorada hoy por la comunidad científica internacio-

nal muy positivamente, estudiándose cada vez con más interés las interesantes aportaciones, muchas de ellas aún inéditas, de los marinos españoles del siglo XVIII.

Uno de los terrenos en los que la aportación de las expediciones es muy destacable es, sin duda, en el de la cartografía. Desde la expedición de Juan Pérez en 1774, en que no se conocía la costa al norte de Monterrey, hasta 1792, en que acabó la expedición de las goletas *Sutil* y *Mexicana*, pasaron 18 años en los que no sólo se exploraron, sino que también se levantaron todas las costas norteamericanas hasta los 61° de latitud norte.

Durante estos años, la cartografía evolucionó hacia una mayor especialización, y los resultados obtenidos llegaron a ser altamente satisfactorios en la expedición de Malaspina, y también en la de las *Sutil* y *Mexicana*.

En la década de los sesenta se formaba en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz un tipo de oficial con una gran formación práctica, que podría considerarse un piloto ilustrado. El convencimiento, por parte de las autoridades de marina, de que era necesario tener también oficiales que fueran expertos astrónomos y científicos llevó a la creación, dentro de las Academias de Guardias marinas del curso de Estudios Mayores, del que saldrían una serie de oficiales especializados que se encargarían durante los últimos 30 años del siglo de abordar todas las tareas cartográficas y científicas que demandaba la Marina española, tareas que en otros países estaban en manos de civiles.

De este modo, se constituyó un nutrido grupo de oficiales que configuraron un escalón científico superior y que abordaron el amplio programa hidrográfico de la Marina española.

Una vez concluidos los trabajos del levantamiento hidrográfico de las costas españolas, que se prolongaron hasta 1787, estos oficiales, experimentados en realizar levantamientos con los últimos métodos científicos, se embarcaron para proseguir las mismas tareas en los dominios americanos con vistas a formar un atlas de todas las costas de las colonias españolas, a semejanza del que tan meritoriamente había concluido Vicente Tofiño en España.

El período de tanteo y dudas sobre la formación de los oficiales se manifestó en la primera etapa de los descubrimientos de la costa noroeste, en que la cartografía y los levantamientos de planos estaban generalmente encomendados a los pilotos de las embarcaciones. Éstos

procedían en su mayoría del Colegio de Pilotos de San Telmo, y no tenían una formación científica en astronomía náutica, ya que las cartas no se levantaban aún por métodos astronómicos. Sin embargo, los pilotos fueron la base sobre la que se apoyaría toda la actividad cartográfica en esa zona hasta la llegada de la expedición Malaspina.

Después de la expedición de Juan Pérez, que no produjo cartografía, las dos siguientes, de 1775 y 1779, en las que participaron Bodega y Quadra y Mourelle, generaron una amplia documentación cartográfica que sirvió de base a otras posteriores.

Tofiño, en una carta a Andrés Reggio del 24 de septiembre de 1773, decía que los instrumentos matemáticos necesarios que debería llevar cada embarcación para las tareas hidrográficas eran:

> Dos buenas agujas azimutales para tener con exactitud el rumbo, observar la variación y marcar las tierras; y tres sextantes para observar la latitud y hacer observaciones de longitud. Para levantar planos de las costas, puertos, etc, se necesita un semicírculo graduado de un pie de radio y una plancheta, cuyos instrumentos serán solo bastantes para el reconocimiento y diseño de una costa de corta extensión.
>
> Pero si la comisión fuese el descubrimiento de costas dilatadas, de quienes se haya de formar carta para el gobierno en lo sucesivo, deberán hacer observaciones exactas de longitud y latitud de sus principales puntos, y para esto se necesitan instrumentos de astronomía, como un péndulo astronómico, un cuadrante de dos y medio pies de radio y dos telescopios de 24 pulgadas de foco; y en este caso fuera muy conveniente que los oficiales nombrados concurrieran por tiempo de tres o cuatro meses a nuestra Academia y observatorio donde se ejercitarían en los puntos correspondientes de Astronomía y en el uso de los instrumentos [8].

La expedición de 1779 fue sumamente interesante en este campo por los resultados cartográficos que se obtuvieron. En ella concurrieron los mejores pilotos, que levantaron mapas de las costas visitadas e ilustraron el modo de trabajar la cartografía en esta primera época. Interesa destacar la carta en la que reflejaron las noticias que habían adquirido sobre los descubrimientos rusos y españoles, tratando de compagi-

[8] *Carta de Tofiño a Andrés Reggio*, Isla de León, 24 de septiembre de 1773, en AHS, Marina, 37.

nar todas las informaciones e incluyendo distintas versiones de algunos trozos de la costa para que sirviera de punto de partida a la expedición que se preparaba, utilizando los mapas de Bellin, de Bodega, de Stahlin y de Anson.

Podemos, pues, resumir que las tareas cartográficas de levantamientos de planos estaban encomendadas a los pilotos, algunos muy buenos, mientras que las observaciones astronómicas para situar los lugares en la costa correspondían a los oficiales, porque exigía unos conocimientos que, en ocasiones, ni siquiera dichos oficiales poseían.

El objetivo de la Corona española, que había sido tomar posesión de los territorios de la costa noroeste americana para controlar los establecimientos rusos y afianzar su dominio frente a los ingleses, se tiñó más adelante de un interés por comprobar los relatos geográficos de Ferrer Maldonado, Bartolomé Fonte y Juan de Fuca y trasladar los resultados al atlas de las posesiones españolas en América que se pretendía realizar.

La expedición Malaspina, que había de llevar a cabo una amplia comisión político-científica, llegó a la costa noroeste en busca del estrecho de Anián, por lo que debía superar los 60° de latitud norte. Estaba dotada de instrumentos astronómicos de primera calidad, traídos de Inglaterra y Francia para aquel viaje, y con personal cualificado para manejarlos. La expedición de las goletas *Sutil* y *Mexicana* utilizó los mismos instrumentos. Ambas fueron las únicas que obtuvieron unos resultados plenamente fiables y de gran vigor científico.

La cartografía y las observaciones astronómicas se mantuvieron al margen de los problemas que, por razones políticas, sufrió el resto de de la documentación de la expedición, ya que era indispensable publicar las cartas y los resultados astronómicos para la seguridad de la navegación por el Pacífico. Esto llevó a que en 1795 se publicaran en la Dirección de Hidrografía dos cartas con los reconocimientos de la *Sutil* y *Mexicana*. A partir de 1798, verían la luz las cartas náuticas más necesarias para una navegación segura, suponiendo un importante avance respecto a las usadas anteriormente.

Los levantamientos cartográficos de la expedición Malaspina tuvieron una importancia capital en primer lugar para España y su Marina, que contaría a partir de entonces con un trabajo de base exhaustivo sobre la mayor parte de las posesiones españolas. En segundo lugar, servirían durante muchos años a los países americanos como

punto de partida para elaborar sus propias cartas, tarea que no han acometido hasta principios de este siglo. Por último, la cartografía de la expedición Malaspina fue conocida en Europa y apreciada en su justo mérito, gracias a la labor de difusión e intercambio científico hecha por Felipe Bauzá durante sus diez años de fructífero exilio en Inglaterra, donde murió y donde han ido a parar buena parte de sus trabajos.

En este mismo sentido de las aportaciones hechas por los expedicionarios del siglo XVIII, hay que considerar que no sólo realizaron interesantes descubrimientos geográficos, sino que llevados por su universal e ilustrado interés aportaron trabajos referidos al mundo natural, la cultura de los pueblos nativos y a la geografía de la costa, colaborando muy positivamente al mayor conocimiento del imperio español.

El legado artístico es a menudo valorado por los interesantísimos datos que aporta para la historia natural, pero puede ser también apreciado en su más pura dimensión artística, por la belleza y calidad de las obras ejecutadas.

Otra aportación enormemente valiosa que se debe tener en cuenta es la colección de piezas indígenas traídas por los expedicionarios, en el caso de Malaspina, procedentes de Mulgrave y Nutka. Éstas, junto con los dibujos, sirven hoy para documentar la forma de vestirse, la vida cotidiana, las ceremonias, la caza, la pesca, e incluso las actividades guerreras.

Se puede concluir resaltando el extraordinario legado científico que nos han dejado estas expediciones: además de la cartografía, los dibujos y los propios diarios de viaje, observaciones enormemente interesantes para la física, y numerosas descripciones antropológicas, zoológicas, botánicas, históricas, geográficas, etc., de un territorio inmenso y desconocido y de unos mares peligrosos e inhóspitos que fueron en épocas cruciales punto de encuentro del poder marítimo mundial.

APÉNDICES

INTRODUCCIÓN A LA BIBLIOGRAFÍA

Muchos autores extranjeros han escrito sobre el descubrimiento de las costas americanas del Pacífico Norte, ignorando, en menor o mayor medida, las importantes empresas de exploración realizadas por España en aquella zona. Entre ellos se encuentran algunos como Ernest S. Dodge, *Northwest by Sea*, Nueva York, Oxford University Press, 1961, y Donald Pharand, *The Northwest Passage: Artic Straits*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1984, que omiten completamente a los españoles en sus trabajos. De modo semejante, Nellis M. Crouse en *The Search for the Northwest Passage*, Nueva York, Columbia University Press, 1934, en la p. 24 del capítulo llamado «Theories and Preliminary Voyages», dice: «With Young and Cook ended the last attempt to find a passage during the eighteenth century...» [1].

También ha sucedido a veces que la referencia hecha a las acciones españolas en el Pacífico sea inexacta. Por ejemplo, Lesley H. Neatby, cuya única referencia a España en su obra *In Quest of the Northwest Passage*, Nueva York, Thomas Y. Crowell Company, 1958, aparece en la p. 51, dice: «The Spaniards fearing that they might lose by default their claims in the Pacific, sent up one or two ill-equipped expeditions, which determine the general trend of the coast with any accurated or detailed survey» [2].

Al lado de estos autores que apenas tratan en sus obras sobre la costa noroeste el papel de los navegantes españoles, ha habido otros cuya dedicación a este tema ha compensado con creces la omisión de los anteriores. Así, se debe al gran historiador y bibliógrafo Henry Raup Wagner el haber dado a España

[1] «Con Cook y Young se acabaron los intentos por buscar un paso del noroeste...».

[2] «Los españoles, temiendo perder sus derechos en el Pacífico, equiparon una o dos débiles expediciones, que determinaron la dirección general de la costa sin hacer ninguna exploración detallada».

el puesto que le correspondía en la historiografía del Pacífico noroeste. Este autor realizó numerosas y concienzudas investigaciones de las fuentes primarias alrededor de 1930, sirviendo su obra de base a muchos otros estudios sobre el tema, como lo ha sido de este trabajo, que ha tenido en cuenta sus análisis e investigaciones.

Otros historiadores extranjeros que han estudiado en profundidad el tema de España en el noroeste del Pacífico, produciendo obras indispensables para el conocimiento de las expediciones del siglo XVIII, han sido Warren L. Cook, *Flood Tide of Empire: Spain and the Pacific Northwest, 1543-1819*, New Haven, 1973, e Iris H. W. Engstrand, *Spanish Scientists in the New World: The Eighteenth Century Expeditions*, Seattle, 1981.

Como se ha visto en el prefacio de esta obra, la falta de publicación de los resultados de las expediciones contemporáneamente redujo considerablemente su difusión y, por tanto, la literatura sobre las mismas. Así lo reflejan las bibliografías dadas por F. W. Howay en «The Early Literature of the Northwest Coast», *Transactions of the Royal Society of Canada*, 18 (mayo 1924); por Henry R. Wagner, *The Spanish Southwest, 1542-1794: An Annotated Bibliography*, 2 vols., Albuquerque, Nuevo México, 1937; y J. Lloyd Mecham, «The Northern Expansion of New Spain, 1522-1822: A Selected Descriptive Bibliographical List», *The Hispanic American Historical Review*, 7 (mayo 1927), pp. 233-76.

Ya el gran compilador e historiador Hubert H. Bancroft explicó cómo además esta falta de difusión dada por España a sus exploradores haría perder a los descubridores españoles «much of the honor due to them», *Works*, vol. 27, *History of the Northwest Coast*, San Francisco, 1884, vol. 1, p. 166. Esta explicación de la conducta española en la costa noroeste es dada por H. R. Wagner en su prólogo a *Spanish Explorations*.

Curiosamente, las primeras publicaciones impresas sobre los viajes españoles del siglo XVIII aparecerían en Inglaterra, siendo la primera el viaje de Francisco Mourelle en 1775, editado por Daines Barrington en *Miscellanies*, Londres, 1781. Iris H. W. Engstrand, en *Spanish Scientists in the New World*, p. 3, achaca el cambio de prioridades determinado por la crisis política que España sufrió después de 1792 como una razón que impidió la publicación de muchos trabajos científicos. Wagner señaló la publicación del diario de Vancouver como factor determinante de las primeras publicaciones españolas. En 1801 apareció *La relación del viaje hecho por las goletas «Sutil» y «Mexicana»*, publicada por el Depósito Hidrográfico en Madrid en 1802.

Martín Fernández de Navarrete, marino, historiador y director de dicha institución, escribió una introducción haciendo la primera recopilación impresa de todas las expediciones españolas al noroeste. Hubert H. Bancroft, para su *History of the Northwest Coast*, utilizó casi únicamente estas últimas fuentes. Representa un importante avance en la publicación de las fuentes originales y fue

publicado por la Academy of Pacific History, en San Francisco, en 1909-19, y por el Instituto Histórico de Marina y Museo Naval de Madrid. El último continúa la sistemática publicación de los diarios en la serie llamada *Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Descubrimientos*, donde han aparecido siete volúmenes desde 1943 a 1975.

A continuación se presentan las obras más importantes para el conocimiento de la historia de los españoles en la costa noroeste y algunas de las ediciones que se han hecho de manuscritos de la época.

BIBLIOGRAFÍA COMENTADA

Bancroft, Hubert H., *Works*, Vol. 27: *History of the Northwest Coast. 1543-1800*, San Francisco, A. L. Bancroft & Company Publishers, 1884. Este volumen pertenece a la importante colección de 39 volúmenes realizada por este gran historiador del oeste americano, que lleva el título de *History of the Pacific States of North America* y que sigue siendo, sin duda, una de las mejores fuentes de información general sobre los temas que trata.

Cárdenas de la Peña, Enrique, *San Blas de Nayarit*, México, D. F., Secretaría de Marina, 1968. Obra fundamental para el lector de habla hispana por ser prácticamente la única escrita en español que reúne y estudia en profundidad el Departamento de San Blas y todas las expediciones españolas que salieron desde él a la costa noroeste. El primer volumen corresponde al texto de la obra y el segundo es un apéndice documental de gran valor.

Cook, Warren L., *Flood Tide of Empire: Spain and the Pacific Northwest, 1543-1819*, New Haven, Yale University Press, 1973. Es ésta la mejor obra que se ha escrito sobre la presencia española en la costa noroeste. La enorme cantidad de información, basada en fuentes documentales directas, que el profesor de historia y antropología W. L. Cook aporta está maravillosamente incorporada a un texto escrito con mucha precisión y belleza.

La Corona y las Expediciones Científicas Españolas a América en el siglo XVIII, Cádiz, Instituto de Cooperación Americana, 1982. Catálogo de la exposición que sobre este tema se celebró en Cádiz, y que incluyó una serie de estudios monográficos sobre todas las expediciones españolas del siglo XVIII. Constituye una buena recopilación de artículos introductorios para aquel que quiera tener un primer acercamiento a estos temas.

Chapmann, Donald C., *The Founding of Spanish California: The Northwestward Expansion of New Spain. 1687-1783*, Nueva York, The Macmillan Com-

pany, 1916; nueva edición, Nueva York, Octagon Books, 1973. Esta obra de Donald C. Chapmann, realizada con profundos conocimientos de las fuentes, se considera imprescindible para conocer la historia de California desde antes de su fundación. Chapman trabajó intensamente en el Archivo de Indias de Sevilla redactando el catálogo de sus fondos documentales sobre este tema.

Day, Alan Edwin, *Search for the Northwest Passage. An annotated Bibliography*, Nueva York, Garland, 1986. Utilísima bibliografía de cuanto se ha publicado sobre el paso del noroeste, especialmente útil para obras antiguas y primeras ediciones. Aporta también breves resúmenes históricos, en orden cronológico, de los intentos de búsqueda que ha habido por parte de los diferentes países.

Engstrand, Iris W., *Spanish Scientists in the New World: The Eighteenth Century Expeditions*, Seattle, University of Washington Press, 1981. Obra bien documentada y de fácil acceso, que se centra fundamentalmente en dos expediciones, la Real Expedición Botánica y la de Alejandro Malaspina, haciendo hincapié en los artistas y cartógrafos que las acompañaron, en los naturalistas y en el impulso que les dio el movimiento de la Ilustración.

Fernández de Navarrete, Martín, *Examen histórico-crítico de los viajes y descubrimientos apócrifos del capitán Lorenzo Ferrer Maldonado, de Juan de Fuca y de Bartolomé de Fonte*, en *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, vol. 15, pp. 5-363, Madrid, 1849. Es sumamente interesante esta obra por tratarse del primer estudio español sobre los viajes apócrifos por la costa noroeste que provocaron la búsqueda del paso del noroeste por las expediciones españolas.

— «Introducción», en *Relación del viaje hecho por las goletas «Sutil» y «Mexicana» en el año de 1792*, pp. i-clxvii, editado por José Espinosa y Tello, Madrid, 1802.

Gutiérrez Camarena, Marcial, *San Blas y las Californias*, México, Editorial Jus, 1956.

Hernández Sánchez-Barba, Mario, *La última expansión española en América*, Instituto de Estudios Políticos, 1957. Obra que estudia la expansión naval en el Pacífico desde Nueva España, realizada con rigor y apoyada en una amplia base documental, explicando las actuaciones anteriores de Gálvez en Sonora y Baja California antes de proceder a la ocupación territorial de Alta California.

Kenyon, Malcolm H., «Naval Construction and Repair at San Blas, México, 1767-1797». Tesis doctoral, 1972, University of New Mexico Press, Albuquerque, New Mexico. Tesis inédita que es indudablemente el mejor estudio histórico-técnico que se ha hecho sobre la construcción naval en el astillero de San Blas de Nayarit. Elaborada con buena documentación, estudia también las condiciones geográficas y ambientales que lo rodeaban y la forma de producción, analizando cada navío construido en San Blas.

Manning, William Ray, «The Nootka Sound Controversy», en *Annual Report of the American Historical Association for the year 1904*, Washington, 1905, pp. 279-478. Este estudio exhaustivo sobre el problema de Nutka se ha convertido ya en un clásico de la literatura sobre el tema. Elaborado con documentos del Archivo Histórico Nacional de Madrid y del Archivo de Indias de Sevilla, así como del British Museum, del Public Record Office de Londres y del Department of State de Washington, hace la mejor síntesis y exposición del desarrollo del famoso conflicto.

Pethick, Dereck, *The Nootka Connection: Europe and the Northwest Coast, 1790-1795*, Vancouver, Douglas and McIntyre, 1980. Obra moderna y de fácil acceso, que presenta de manera clara y sistemática no sólo las exploraciones de los españoles sino las de los navegantes de otras nacionalidades que visitaron el estrecho de Nutka entre 1790 y 1795. Aporta una buena cronología de los enrevesados acontecimientos que se desarrollaron en aquel período.

Portillo y Díez de Solano, Álvaro del, *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California*, Madrid, 1947. Obra fundamental en castellano para el conocimiento de los viajes que precedieron a las expediciones de la costa noroeste del siglo XVIII, especialmente para las expediciones de Vizcaíno. La nueva edición, publicada por Rialp en 1982, ha sido actualizada y enriquecida con gran cantidad de notas.

Sotos Serrano, Carmen, *Los pintores de la expedición de Alejandro Malaspina*, 2 vols., Madrid, Real Academia de la Historia, 1982. Estudio de todos los artistas que participaron en la expedición Malaspina, así como de los dibujos que se han conservado, elaborado a partir de la tesis doctoral de la autora, donde están reproducidos. Obra realizada con gran rigor e indispensable para conocer la labor pictórica de la expedición.

Thurman, Michael E., *The Naval Department of San Blas: New Spain's Bastion for Alta California and Nootka Sound 1767 to 1798*, Glendale, Ca., Arthur H. Clark Company, 1967. La obra más completa sobre la historia del Departamento Naval de San Blas, que trata de su establecimiento, las expedi-

ciones organizadas desde él, su desarrollo, la construcción naval y todas las actividades que en él se desarrollaron. Elaborada con abundante material documental, aporta igualmente una buena bibliografía.

Wagner, Henry Raup, «Apocryphal Voyages to the Northwest Coast of America», *Proceedings of the American Antiquarian Society*, n. 41 (1931), pp. 179-234. A pesar de ser un artículo de una revista, es una obra de gran interés para conocer los mitos y leyendas que se desarrollaron alrededor del paso del noroeste. Trabajo muchas veces citado por ser una buena síntesis de todos los viajes apócrifos, su autor un gran conocedor de la historia de la búsqueda del paso del noroeste.

— *The Cartography of the Northwest Coast of America to the Year 1800*, 2 vols., Berkeley, 1937. Otra obra indispensable para conocer la obra de los españoles en la costa noroeste; cataloga toda la cartografía de la costa noroeste que el autor pudo conocer, aportando una lista de todos los topónimos dados por los españoles e indicando el nombre moderno correspondiente, cuando se ha perdido el español.

— *Spanish Explorations in the Strait of Juan De Fuca*, Santa Ana, Ca., 1933; nueva edición, Nueva York, Arno Press, 1967. Es éste el único libro que estudia en su conjunto las exploraciones españolas en el estrecho de Juan de Fuca, traduciendo interesantes documentos inéditos desde las exploraciones de Quimper, Eliza, Alcalá-Galiano y Valdés, al establecimiento en Núñez Gaona.

Wilson, Iris H. [Engstrand], *Noticias de Nutka: An Account of Nootka Sound in 1792 by José Mariano Mociño*, Seattle, University of Washington Press, 1970. Obra que hace asequible al lector moderno las interesantísimas *Noticias de Nutka* redactadas por Mociño durante la expedición con Bodega y Quadra en 1792. Precedida de una introducción que ayuda a situar a estas expediciones dentro del marco de la Ilustración española.

FUENTES PRIMARIAS

Academy of Pacific Coast History, *Publications*, 4 vols., Berkeley, University of California Press, 1910-19.

Arteaga, Ignacio de, *Diario de la navegación que con el favor de Dios y de la Virgen de Regla espera hacer el Teniente de Navío..., Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, n. 7, Madrid, 1975.

Bodega y Quadra, Juan Francisco de la, *Método de la navegación que congeturo combendrá se observe para seguir los descubrimientos de la costa septentrional de la California, Anuario de la Dirección de Hidrografía* (Madrid) 3 (1865), pp. 331-34.

— *Navegación hecha por D. Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Teniente de fragata de la Real Armada y comandante de la goleta «Sonora»: A los descubrimientos de los mares y costa septentrional de California, Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, n. 3, Madrid, 1943.

— *Segunda salida hasta los 61 grados en la fragata «Nuestra Señora de los Remedios» (a) la «Favorita», 1779, Anuario de la Dirección de Hidrografía* (Madrid) 3 (1865), pp. 294-331.

— *Viajes de exploración: Primer viaje de D. Juan Francisco de la Bodega y Quadra hasta la altura de 50 grados... 1775, Anuario de la Dirección de Hidrografía* (Madrid) 3 (1865), pp. 279-93.

Bustamante y Guerra, José, *Relación de las navegaciones que ejecutó separadamente la corbeta de S. M. la «Atrevida» en el viaje verificado unido a la «Descubierta» en los años de 1789 a 1794, Anuario de la Dirección de Hidrografía* (Madrid) 6 (1868), pp. 240-364.

Caamaño, Jacinto, *Expedición de la corbeta «Aránzazu» al mando del teniente de navío d. Jacinto Caamaño a comprobar la relación de Fonte, Colección de documentos inéditos para la historia de España* (Madrid) 15 (1849), pp. 323-63.

— *Extracto del diario de las navegaciones, exploraciones y descubrimientos hechos en la América septentrional por D... Año de 1792, Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, 7, Madrid, 1975.

Caamaño, Jacinto, *The Journal of Jacinto Caamaño*, traducido y editado por Henry R. Wagner y W. A. Newcombe, *British Columbia Historical Quarterly* 2 (1938), pp. 189-222.

Campa Cos, Miguel de la, O. F. M., *A Journal of Exploration Northward along the Coast from Monterey in the year 1775*, traducido y editado por John Galvin, San Francisco, California, J. Howell Books, 1964.

Carrasco y Guisasola, Francisco (ed.), *Documentos referentes al reconocimiento de las costas de las Californias, desde el cabo de San Lucas al de Mendocino, recopilados en el Archivo de Indias*, Madrid, Dirección de Hidrografía, 1882.

Carreño, Alberto M. (ed.), *Noticias de Nutka*, México, D. F., Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1913. Traducido y editado por Iris H. Wilson en *Noticias de Nutka: An Account of Nootka Sound in 1792*, Seattle, 1970.

Chappe d'Auteroche, Jean-Baptiste, *Voyage en California pour l'observation de Venus sur le disque du soleil*, París, Chez Charles-Antoine Jombert, 1772.

Compendio histórico de las navegaciones practicadas por oficiales y pilotos en buques de la Real Armada, sobre las costas septentrionales de California, con el objeto de descubrir y determinar la..., México, Vargas Rea, 1948.

Costansó, Miguel, *The Costansó Narrative of the Portolá Expedition*, traducido y editado por Ray Brandes, Newhall, Ca., Hogarth Press, 1970.

Crespi, Juan, O. F. M., *Fray Juan Crespi, Missionary-Explorer of the Pacific Coast, 1769-1774*, traducido y editado por Herbert E. Bolton, Berkeley, University of California Press, 1927.

Crespi, Juan, O. F. M., *Diario. 1774*, traducido y editado por George Butler Griffin, *Publications of the Historical Society of Southern California*, 2 (1981), pp. 143-76. Traducción inglesa, pp. 177-213; 2.ª edición, editado por Donald C. Cutter, *The California Coast: A Bilingual Edition of Documents from the Sutro Collection*, Norman, Okla., 1969, pp. 203-278.

Croix, Carlos Francisco de, *Instrucción del virrey Marqués de Croix que deja a su sucesor Antonio María Bucareli*, editado por Norman F. Martin, México, 1969.

Diario de la Navegación del Paquebote de Su Magestad nombrado «San Carlos», alias «El Toyson». 11 enero al 29 abril 1769. Con el addido: al 12 de mayo. Y 1 de agosto al 24 del mismo 1770, editado por F. J. Teggart, con una traducción inglesa por Robert Seldem Rose, en *Academy of Pacific Coast History*, vol. 2, Berkeley, 1911, pp. 1-119.

Eliza, Francisco de, *Extracto de lo acaecido en la navegación...*, traducción inglesa en Henry R. Wagner, «The Last Spanish Exploration of the Northwest Coast and the Attempt to Colonize Bodega Bay», *California Historical Society Quarterly*, 10 (1931), pp. 333-36.

— *Extracto de la navegación... 1971*, traducción inglesa en Henry R. Wagner, *Spanish Explorations in the Strait of Juan de Fuca*, pp. 141-154, Santa Ana, Ca., 1933.

Espinosa y Tello, José, *Noticia de las principales expediciones hechas por nuestros pilotos del Departamento de San Blas al reconocimiento de la costa noroeste de América, desde el año 1774 hasta el 1791, extractada de los diarios originales de aquellos navegantes*, en Alejandro Malaspina, *Viaje político-científico alrededor del mundo*, Madrid, 1885, pp. 420-33.

— (ed.), *A Spanish voyage to Vancouver and the northwest coast of America being the narrative of the voyage made in the year 1792 by the schooners «Sutil» and «Mexicana» to explore the Strait of Fuca*, traducido y editado por Cecil Jane, Londres, Argonaut Press, 1930; nueva edición, Nueva York, AMS Press, 1971.

Gálvez, José de, marqués de Sonora, *Informe general que... entregó al excmo. Sr. virrey... Antonio Bucarely y Ursua... 31 de diciembre de 1771*, México, 1867.

García Riobó, Fray Juan Antonio, *An Account of the Voyage Made by Father John Riobó, as Chaplain of His Majesty's Frigate la «Princesa» and la «Favorita» in 1779 to Discover New Lands and Seas North of the Settlements of the Ports of Monterey and of Our Father, San Francisco, Catholic Historical Review*, 4 (1818-19), pp. 222-29.

Goycoechea, Felipe, *Diario [1793]*, traducción inglesa en Henry R. Wagner, «The Last Spanish Exploration of the North West Coast and the Attempt to Colonize Bodega Bay», *California Historical Society Quarterly* 10 (1931), pp. 342-45.

Longinos Martínez, José, *Journal of José Longinos Martínez: Notes and Observations of the Naturalist of the Botanical Expedition in Old and New California and the South Coast. 1791-1792*, traducido por Lesley Byrd Simpson, San Francisco, John Howell, 1961.

Malaspina, Alejandro, *Disertación sobre la legitimidad de la navegación hecha en 1588 por Ferrer Maldonado desde las inmediaciones de Terranova al mar Pacífico, y al contrario, se examinan en esta ocasión las reflexiones del Sr. Buache, presentadas a la Real Academia de Ciencias en 13 de noviembre de 1590, los rastros engañosos de otras navegaciones semejantes, y la utilidad verdadera para la navegación al Asia de una comunicación cualquiera entre dos mares*, en *Documentos inéditos para la Historia de España*, vol. 15, editado por Miguel Salvá y Pedro Sáinz de Baranda, Madrid, 1849.

— *Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas «Descubierta» y «Atrevida»*, editado por Pedro Novo y Colson, Madrid, 1885.

Martínez, Esteban, José, *Diario de la Navegación que yo el Alf(ére)z de Navío de la R(ea)l Arm(a)da Don Esteban Josef Martínez hoy a executar al P(uer)to de S(an) Lorenzo de Nuca, mandando la Frag(a)ta Princesa y Paquebot de S(a)n Carlos... 1789*, editado por Roberto Barreiro Meiro, *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, 6, Madrid, 1964.

Martínez y Zayas, Juan, *Viaje a la costa comprendida entre la boca sur de Fuca y el Puerto de San Francisco... 1793*, traducción inglesa en H. R. Wagner, «The Last Spanish Exploration of the Northwest Coast and the Atempt to Colonize Bodega Bay», *California Historical Society Quarterly*, 10 (1931), pp. 321-33.

Mourelle, Francisco Antonio, *Diario, 1779*, extracto en Jean-Francois Galaup de La Pérouse, *Voyage de La Pérouse autour du monde*, vol. 4, París, 1797, pp. 342-42.

— «Journal of Voyage in 1775 to Explore the Coast of America Northward of California», en *Miscellaines*, pp. 469-535, editado por Daines Barrington, Londres, 1781, 2.ª edición, por Thomas C. Russell, *Voyage of the Sonora in the Second Bucareli Expedition to Explore the Northwest Coast... 1775*, San Francisco, 1920.

Moziño Suárez de Figueroa, José Mariano, *Noticias de Nutka. Diccionario de la lengua de los Nutkeses y descripción del volcán de Tuxtla*, México City, 1913.

Palou, Fray Francisco, *Noticias de la Nueva California, escritas por el Reverendo Padre Fr. Francisco Palou*, 4 vols., San Francisco, Impr. de Eduardo Bosqui y Cía, 1874.

Pantoja y Arriaga, Juan, *Extracto de la navegación... 1791*, en *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, 15, pp. 111-121, Madrid, 1849; traducción inglesa por Henry R. Wagner, *Spanish Explorations in the Strait of Juan de Fuca*, Santa Ana, Ca., 1933, pp. 155-198.

Peña Saravia, Fray Tomás de la, *Diario* (1774). *Publications of the Historical Society of Southern California*, 2 (1891), pp. 83-111; traducción inglesa, páginas 111-143; 2.ª edición, por Donald C. Cutter, *The California Coast. A Bilingual Edition of Documents from the Sutro Collection*, Norman, Okla., 1969, pp. 135-201.

Relación del viaje hecho por las goletas «Sutil» y «Mexicana» en el año de 1792 para reconocer el estrecho de Fuca, con una introducción en que se da noticia de las expediciones executadas anteriormente por los españoles en busca del paso del noroeste de la América, 1 vol. y atlas, Madrid, Imprenta Real, 1802.

Revillagigedo, Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla, conde de, *Letter to Manuel de Godoy, Mexico city, April 12, 1793*, en Andrés Cavo, *Los tres siglos de México*, vol. 3, pp. 112-64, México, 1836.

— *Informe sobre las misiones, 1793, e instrucción reservada al Marqués de Branciforte, 1794*, editado por José Bravo, México, 1966.

«Short Account of Some Voyages Made by Order of the King of Spain, to discover the State of the West American Coast From California Upward. Dated Madrid, 24 March, 1776», en *Summary Observations and Facts Collected From Late and Authentic Accounts of Russian and Other Navigators to show the Practicability and Good Prospect of Success in Enterprises to Discover a Northern Passage...*, pp. 28-29, Londres, 1776.

Sierra, Fray Benito de la, *Diario, 1775*, traducción inglesa en «The Hezeta Expedition to the Northwest Coast in 1775», *California Historical Society Quarterly* 9 (sept. 1930), pp. 201-242.

Suria, Tomás de, *Journal of Tomás de Suria of his Voyage with Malaspina to the Northwest Coast of America in 1791*, traducido y editado por Henry R. Wagner, Glendale, Ca., Arthur H. Clark, 1936.

— *Quaderno que contiene el ramo de historia natural...1791*, traducción inglesa en *Pacific Historical Review 5* (1936), pp. 240-76; traducido de nuevo al español, México, 1939.

Tobar y Tamariz, José, *(Informe,) Septiembre 18, 1789*, en Fray Luis de Sales, *Noticias de la Provincia de California*, Valencia, 1794, pp. 57-86.

Viana, Francisco Javier de, *Diario del Teniente de Navío D. Francisco Xavier de Viana, trabajado en el viaje de las corbetas de S. M. C. «Descubierta» y «Atrevida» en los años de 1789, 90, 91, 92 y 93*, Cerrito de la Victoria, Uruguay, 1849.

The Voyage of the Frigate «Princesa» to Southern California in 1782, as Recorded in the Logs of Juan Pantoja y Arriaga y Esteban José Martínez, Glendale, Ca., Santa Barbara Mission Archive-Library, 1982.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

Agnese, Battista, 81.
Aguilar, Martín de, 19, 26, 86.
Aguirre, Juan Bautista de, 142, 145, 148.
Aguirre, Juan Francisco de, 66.
Alarcón, Francisco de, 22.
Alberni, Pedro, 172, 185, 208.
Alcalá-Galiano, Dionisio, 15, 72, 198, 202, 203, 212, 217-224, 226-230, 232, 237, 238, 261, 263.
Alcudia, Manuel Godoy Álvarez de Faria, duque, 212, 259, 266.
Almodóvar, Malo de Luque, Eduardo, duque, 87, 101.
Alvear, Diego de, 66.
Amoretti, Carlos, 91.
Amundsen, Roald, 97.
Anson (cartógrafo), 281.
Aranda, Francisco (navegante), 271.
Arriaga, Julián de, 41, 130.
Arteaga, Ignacio de, 141, 142, 148, 149, 151, 176, 186, 249.
Atondo y Antillón, Isidoro, 26, 106.
Ayala, Juan Manuel de, 131, 132, 239.
Azara, Félix de, 66, 68.
Azara, Nicolás de, 68.
Baffin, William, 85, 97.
Bails, Benito, 32.
Baker, Joseph, 224.
Banks, Joseph, 36.
Baranov, Alexander, 272.
Barents, Willem, 82.
Barkley, Charles William, 93, 180, 181.
Barlow, Roger, 82.
Barnet, Thomas, 166.
Barrington (editor inglés), 138.
Barrow, John, 91.
Bauche de la Neuville, Philippe, 87, 101.
Bauzá y Cañas, Felipe, 198, 203, 205, 206, 208, 282.
Becerra, Diego de, 21.
Belmonte, Alejandro, 72.
Bellin (cartógrafo), 133, 136, 141, 142, 281.
Bering, Vitus, 50, 81, 86, 100, 101, 142, 270, 273.
Bernal de Piñadero, Bernardo, 26, 106.
Bernardo, Pedro, 94.
Best, Jorge, 83.
Bodega y Cuadra, Juan Francisco de la, 37, 71, 121, 130-134, 136-138, 140-142, 144, 147, 148, 156, 172-174, 178, 179, 185, 186, 203, 204, 212, 216, 223, 233, 238-240, 244, 248, 249, 252-264, 266, 280-281.
Borbones (dinastía), 34, 41, 48.
Bordejé, Fernando, 16.
Bougainville, Louis-Antoine de, 37.
Bouguer, Pierre, 58, 59.
Bourne, William, 83.
Bowles, Guillermo, 33.
Brambila, Fernando, 199, 203.
Broton (capitán inglés), 244.
Broughton, Guillermo Roberto, 227, 229.
Brunete, José, 61, 64.
Buache, Philippe, 86, 87, 94, 201, 202, 205, 207.
Bucareli, Antonio de, 118, 122, 123, 130, 141, 148, 155, 157, 268, 269.

Buffon (científico), 68.
Bustamante y Guerra, José, 38, 195, 197, 198, 200-203, 209, 221, 275.
Button, Thomas, 85.
Bylot, Robert, 85, 97.
Caamaño Moraleja, Jacinto, 71, 218, 233, 237, 239-244, 253, 254, 261, 264.
Caballero, Pablo, 65.
Cabeza de Vaca, Alvar Núñez, 22.
Caboto, Givanni, 76, 80.
Caboto, Lewis, 76, 80.
Caboto, Sancius, 76, 80.
Caboto, Sebastián, 76, 77, 80, 82.
Camacho, José, 41, 141, 145, 148, 156, 163.
Campa Cos, Miguel de la, 132, 138.
Cania, Faglias, 241.
Cañizares, José de, 117, 131, 142, 146-148, 164, 170, 254.
Cardero, José, 199, 203, 206, 209, 211, 220, 237, 252.
Carlos I, emperador de España y V de Alemania, 20, 78, 79, 267.
Carlos III, rey de España, 33, 45, 46, 49, 54, 55, 57, 61, 65, 155, 196.
Carlos IV, rey de España, 33, 55.
Carrasco, Juan, 164, 169, 179, 180, 182-186, 188, 192, 217.
Cartier, Jacques, 79.
Castán y Hoyos, Pedro, 125.
Castillo, Juan Diego del, 70.
Catalina I, emperatriz de Rusia, 270.
Catalina II la Grande, emperatriz de Rusia, 271.
Cavendish, Thomas, 23, 84, 92.
Ceballos, Ciriaco, 72, 198, 208, 212.
Cepeda, Félix, 254.
Cerda, Vicente de la, 70.
Cervantes, Vicente, 70.
Cestín de Cañas, Luis, 26.
Cevallos, Ciriaco, *véase* Ceballos, Ciriaco.
Clavijo (traductor), 68.
Clayt (capitán inglés), 187.
Cobo, Bernabé, 54.
Colnett, James, 168, 169, 171, 179, 242, 261, 273.
Colón, Cristóbal, 75, 76.
Cook, James, 36, 37, 81, 136, 140, 148, 149, 151, 153, 154, 158, 159, 161, 163, 164, 168, 177, 203, 204, 207, 213, 273, 274.
Córdoba, José de, 62.
Córdoba y Córdoba, Luis de, 197, 242.
Córdoba Lasso, Antonio de, 55, 71, 218.
Córdova, Antonio de, *véase* Córdoba Lasso, Antonio de.
Corte-Real, Gaspar, 77, 80.
Corte-Real, Miguel, 77, 78, 80.
Cortés, Hernán, 20, 21, 22, 79.
Costansó, Miguel, 114, 117, 251.
Crespi, Juan, 115, 122, 125, 126, 129.
Croix, Carlos Francisco de Croix, marqués, 101-102, 103, 106, 144, 270.
Cruillas, Joaquín de Monserrat, marqués, 103.
Chancellor, Richard, 82.
Chappe d'Auteroche, Juan Bautista, 69.
Chirikov, Aleksei, 50, 100, 101, 118, 142, 270, 273.
Choquet (navegante), 131.
Churruca, Cosme, 72.
Dalrymple, Alexander, 181.
Dávalos (navegante), 133.
Dávila, José, 125.
Davis, John, 84.
Delarov, Eustrat, 160, 177.
Delisle, Guillaume, 86, 94.
Delisle, Joseph-Nicolas, 86, 94, 101, 142, 186.
Delisle, Claude, 86.
Delisle, Louis, 101.
Díaz, Cristóbal, 142.
Díaz, José María, 158.
Dillon, Peter, 38.
Dixon, George, 203, 204, 207, 213, 273.
Dobbs, Arthur, 93.
Dobson (intérprete), 258.
Dombey, Joseph, 61.
Douglas, William, 166, 187.
Doz, Vicente, 42, 69.
Drake, Francis, 23.
Duffin, Robert, 258.
Duncan, Charles, 181.
Echevarría, Atanasio, 70, 249, 251, 252.
Echeverría, Juan Agustín de, 149.
Elcano, Juan Sebastián, 79.

Eliza y Revenga, Francisco de, 173-175, 178, 179, 182, 185-188, 190-193, 208, 209, 217, 219, 221, 224, 226, 228, 238, 254, 262, 263, 264, 267.
Elizondo, Domingo de, 104.
Eltasen (capitán), 241.
Enrique VII, rey de Inglaterra, 76.
Enrique VIII, rey de Inglaterra, 78.
Ensenada, Zenón de Somodevilla, marqués, 34, 35, 39-41, 61, 268.
Espinosa y Tello, José, 87, 198, 208, 212.
Ezpeleta, José de, 65.
Fagés, Pedro, 112, 114.
Feijóo, Benito, 32.
Felipe II, rey de España, 24, 53, 54, 80, 92, 267.
Felipe III, rey de España, 91.
Felipe V, rey de España, 36, 55, 58.
Fenton, Edward, 83.
Fernández Ladrillero, Juan, 80.
Fernández de Navarrete, Martín, 15, 87, 96.
Fernández de Oviedo, Gonzalo, 54.
Fernando VI, rey de España, 32, 46, 48, 55.
Ferrelo, Bartolomé, 23, 79.
Ferrer Maldonado, Lorenzo, 24, 55, 85-87, 91, 186, 201, 202, 205-207, 239, 261, 281.
Fidalgo, Salvador, 173-178, 223, 224, 238, 244, 253-255, 259, 265.
Fitzherbert, Alleyne, 174.
Flórez, Manuel Antonio de Flores, conde, 155, 156, 162, 163, 170, 172, 173.
Flórez, Francisco, 199, 209.
Floridablanca, José Moñino, conde, 154, 174, 254, 270.
Fonte, Bartolomé de, 27, 55, 85, 86, 94-96, 101, 239, 281.
Foxe, Luke, 85.
Francisco, I, rey de Francia, 78, 79.
Franklin, John, 97.
Franklin, Benjamín, 95.
Frisius, Gemma, 80.
Frobisher, Martin, 83.
Fuca, Juan de, 24, 55, 85, 86, 92, 93, 96, 135, 281.
Funter, Robert, 166.
Galí, Francisco de, 23.
Galilei, Galileo, 96.
Gálvez, Bernardo de, 70, 154, 155.
Gálvez, Isidro, 61.
Gálvez, José de, 102-104, 106-108, 112-114, 118, 141, 148, 153-155, 268, 269, 275, 276.
Gálvez, Miguel de, 270.
García, Juan, 145.
García, Pablo Antonio, 65.
García Riobó, Juan Antonio, 141-142, 143.
Gastaldi, Giacomo, 81.
Gibbons, William, 85.
Gilbert, Humphrey, 83.
Godin, Louis, 36, 57, 59.
Godoy, Manuel, *véase* Alcudia, Manuel Godoy Álvarez de Faria, duque.
Gómez, Esteban, 78.
Gómez Ortega, Casimiro, 54, 61, 70.
González de Sequiza, Luis, 54.
González, Juan, 132, 133.
González, Pedro María, 199.
Gray, Robert, 165, 166, 181, 253, 258.
Grey (navegante inglés), 135.
Grijalva, Hernando de, 21, 132.
Grimaldi, Jerónimo Grimaldi, marqués, 101, 103, 118, 270.
Guío, José, 198.
Gutiérrez de la Concha, Juan, 198.
Haenke, Tadeo, 198, 203, 209, 213.
Hakluyt, Richard, 92.
Hall, James, 85.
Heceta, Bruno de, 121, 130-133, 135, 136, 138, 140, 156, 157, 215, 262.
Hernández, Francisco, 53, 54, 70.
Herrería, vizconde (embajador en San Petersburgo), 101, 118.
Heuland, Conrado, 33.
Heuland, Cristian, 33.
Hopkins, John, 259.
Howe (almirante inglés), 197.
Hudson, Henry, 82, 84.
Hudson, Thomas, 168, 169.
Hugot (relojero), 58.
Hurtado de Mendoza, Diego, 21.
Ingraham, Joseph, 165, 255, 258.
Iriarte, Bernardo de, 55.
Iturbe, Juan de, 26.
Iturriaga, José de, 48, 49.
James, Thomas, 85.
Jammisit (indígena), 243.

Jeffereys, Thomas, 95.
Jenkins, Anthony, 82.
Jiménez, Fortún, 21.
Jiménez, Francisco, 53-54.
Jorge III, rey de Inglaterra, 274.
Juan y Santacilia, Jorge, 32, 34-36, 40-42, 58-61.
Jussieu (botánico), 58.
Keleken (jefe indio), 169.
Kendrick, Juan, 264.
Kendrick, John, 165, 170, 180.
La Condamine, Charles de, 36, 58, 59.
Lacy, Francisco Antonio, conde, 118.
Lafuente, Antonio, 44.
Lángara, Juan de, 42.
La Pérouse, Jean-François de Galup, conde, 38, 151, 153, 154, 157, 223, 254.
Lausén, Fermín Francisco de, 209.
Lavoisier, Antoine-Laurent de, 32.
Linneo, Carlos, 32, 33, 48, 252.
Loeffling, Pierre, 33, 48.
Longinos Martínez, José, 70, 71, 72, 73.
Lok, Michael, 92, 93.
López, Esteban, 26.
López, Manuel, 125.
López de Haro, Gonzalo, 41, 155-161, 163, 164, 179, 180, 184, 244.
López de Nava, José, 158.
Lozano, Jorge Tadeo, 65.
Lucenilla, Francisco, 26.
Luis XVI, rey de Francia, 153.
Macuina (jefe indio), 165, 169, 180, 206, 208, 221-223, 247, 253, 255, 256.
Magallanes, Fernando de, 75, 79.
Maldonado, José, 240, 245, 249, 251, 252, 264.
Malaspina, Alejandro, 38, 81, 87, 109, 186, 193, 195-203, 206, 209, 211-214, 216-221, 237, 239, 261, 262, 264, 266, 275-277, 279-282.
Manrique, Miguel, 131.
María (mujer de jefe indio), 224.
Márquez, Antonio, 169.
Martínez, Esteban José, 93, 125, 129, 149, 151, 154-166, 168-173, 175, 179-181, 186, 238, 247, 254, 255, 258, 264, 266, 273.
Martínez, Juan, 87.
Martínez y Zayas, Juan, 158, 263, 264, 267.
Matiz, Francisco Javier, 65.
Matute, Juan Bautista, 174, 263, 265.
Maurepas, Juan Federico Phelippeaux, conde, 58.
Mazarredo, José, 40.
Mayorga, Martín de, 148.
McClure, Robert, 97.
Meares, John, 166, 169, 180, 181, 219, 247, 248, 254, 258.
Medina, Salvador, 42, 69.
Mendoza, Antonio de, 22.
Menéndez Valdés, Salvador, 253.
Menzies, Archibald, 37.
Mercator, Gerardus, 81.
Miera, Fernando de, 71.
Mociño, José Mariano, 71, 249, 251, 252, 257, 266.
Moloski (capitán ruso), 155.
Molyneux, Emery, 84.
Mondofia, Esteban, 158, 159, 164, 175, 177, 179.
Morainville (dibujante), 58.
Moreau de Maupertuis, Pierre-Louis, 59.
Moreau de Saint-Mery, Mederico Luis Elías, 68.
Mourelle de la Rúa, Francisco Antonio, 121, 132-134, 136-138, 140, 142, 144-147, 156, 157, 179, 212, 215-219, 238, 280.
Mugártegui, Pablo de, 125.
Müller, Gerhard Friedrich, 273.
Munárriz, J. Manuel, 32.
Muñoz, Diego, 158.
Muñoz, Juan Bautista, 54, 70, 87.
Mutis, José Celestino, 64, 65.
Narváez, José María, 93, 158, 159, 163, 164, 166, 168, 170, 181, 185-188, 190-192.
Narváez, Pánfilo de, 22.
Natsape (jefe indio), 206.
Nee, Luis, 198, 202.
Neus, Tomás, 244, 254.
Newton, Isaac, 58, 59, 96.
Niza, Marcos de, 22.
Noera, Nicolás, 158.
Novales, Manuel, 198.
Núñez de Balboa, Vasco, 20, 39, 79, 267.
Núñez de Haro y Peralta, Alfonso, 156.
O'Higgins, Bernardo, 62.
Olavide, Martín, 198.

Onís, José de, 271.
Ordóñez de Caballos, Pedro, 54.
Ortega, Francisco, 26.
Ortelius, Abraham, 81.
Pacheco, Alonso Francisco, 104.
Palacios, Antonio, 158.
Pantoja y Arriaga, Juan, 41, 141, 145, 147-149, 151, 185, 187, 188, 190, 193, 242.
Parry, William, 97.
Patiño, José, 39, 42, 268.
Pauly (ingeniero y geógrafo), 69.
Pavón, José, 61, 63, 64.
Pedro I el Grande, zar de Rusia, 100, 270.
Penelosa, Diego de, 94.
Peña, Agustín de la, 264.
Peña y Saravia, Tomás de la, 125, 129.
Pérez, Juan, 114-118, 121-127, 129-131, 133, 134, 136, 138, 140, 157, 181, 186, 279, 280.
Peset, José Luis, 60.
Petiver, James, 94, 95.
Pineda, Antonio, 198, 202, 206.
Pineda, Arcadio, 198, 207.
Pino, Miguel del, 116, 117.
Pitt, William, 172.
Polo, Marco, 81.
Porter y Casanate, Pedro, 27, 54, 96, 104.
Portolá, Gaspar de, 115, 116, 117.
Pozo, José del, 198.
Prat, Pedro, 114.
Proust, Joseph-Louis, 32, 33.
Pulgar (dibujante), 63, 64.
Purchas, Samuel, 91, 93.
Quicomacsia (jefe indio), 221, 256.
Quimper, Manuel, 173, 174, 178-184, 186, 188, 193, 215, 224, 238, 265.
Quintano, Fernando, 198.
Quiquinanis (jefe indio), 187.
Quirós y Miranda, Fernando de, 141, 147, 148, 157.
Raleigh, Walter, 84, 92.
Ramusius, Juan, 81.
Ravenet, Juan, 199, 203.
Reggio, Andrés, 280.
Revilla, Cristóbal, 131, 133, 134.
Revillagigedo, Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla, conde, 109, 172, 191, 201, 211-213, 215-217, 219, 238, 249, 251, 259, 266, 270, 271, 276.
Rivera y Moncada, Fernando Javier de, 115, 138.
Rivero, Manuel, 104.
Rivero Cordero, Manuel, 106, 107.
Rizo Blanco, Salvador, 65.
Robredo, José, 198.
Rodríguez Cabrillo, Juan, 22, 23, 79, 80.
Rodríguez Cermeño, Sebastián, 24.
Román, Felipe, 54.
Ronquillo, Felipe de, 94.
Ruiz, Hipólito, 61, 63, 64.
Saavedra, Ramón Antonio, 174, 178, 185, 192, 208.
Salamanca, Secundino, 198, 212, 218, 221, 229, 231, 263.
Salvatierra (marino), 83.
Santa Ana, Pedro de, 134.
Santa Catalina Noriega, Matías, 142.
Sarmiento de Gamboa, Pedro, 55.
Seniergues (cirujano), 58.
Senseve, Jaime, 70, 71, 72, 73.
Serantes, Antonio, 158, 163, 254-255.
Serra, Junípero, 113, 114, 117, 125, 209.
Sessé y Lacasta, Martín, 54, 69, 70-72, 249, 251, 252.
Shelikov, Grigorii, 271, 272.
Sierra, Benito de la, 132, 133.
Sisiaquis (jefe indígena), 232.
Stahlin, Jacob von, 272, 281.
St. Helens (barón inglés), 259.
Suria, Tomás de, 199, 203, 205, 208, 209, 211, 252.
Tafalla, Juan, 63.
Taisoun (jefe indio), 224, 265.
Tapia (marino), 21.
Terrón, Juan, 185.
Tetacus (jefe indio), 224, 226, 265.
Thorne, Robert, 78.
Tlupananulg (jefe indio), 206, 223, 256.
Tobar y Tamariz, José de, 150, 264.
Tofiño, Vicente, 41, 279, 280.
Torquemada, Juan, 26, 86.
Torres, Alonso de, 221, 253, 254, 262.
Tova Arredondo, Antonio de, 198, 205, 206.
Tovar y Tamariz, José de, 149, 164, 169.
Tudor (dinastía), 273.

Ulloa, Antonio de, 33, 34, 36, 42, 58-61, 96.
Ulloa, Francisco de, 21, 22.
Unamuno, Pedro de, 23, 24.
Urdaneta, Andrés de, 23, 80, 83.
Valdés, Cayetano, 15, 198, 208, 212, 217, 218, 220, 221, 224, 227, 229, 230, 231, 237, 238, 261, 263, 265.
Valdés y Bazán, Antonio, 39, 42, 155, 163, 172, 176, 182, 195, 200, 201, 218, 219, 268.
Valenzuela, Eloy, 65.
Valerianos, Apostolos, *véase* Fuca, Juan de.
Vancouver, Jorge, 15, 37, 190, 212, 224, 227-229, 233, 244, 248, 253, 254, 257-262, 278.
Varela y Ulloa, José, 66.
Velázquez de León, Joaquín, 69.
Verdia, José Antonio, 158, 163, 164, 185, 186, 190, 191.
Vernacci, Juan, 198, 212, 218, 221, 229, 232, 263.
Verrazano, Givanni de, 78, 84.
Viana, Francisco José de, 166, 198, 254, 255, 258.
Vila, Vicente, 114.
Villamanrique, Luis de Velasco, marqués, 23, 24.
Villaverde, José Joaquín, 185.
Vizcaíno, Sebastián, 19, 24, 26, 86, 115, 116, 186.
Wagner, Henry Raup, 14, 15, 92, 148.
Waymouth, George, 85.
Wickaninish, *véase* Quiquinanis.
Willoughby, Hugh, 82.
Wynthuisen (director general de pilotos), 41.
Zaikov (comandante ruso), 160.
Zaltieri, Bolognino, 81, 91.
Zayas, Juan, 243.
Zúñiga, Gaspar de, 24.

ÍNDICE TOPONÍMICO

Acapulco, 21-26, 70, 92, 103, 107-109, 122, 141, 198, 200-203, 209, 211, 217, 218, 220, 221, 238, 248, 277, 278.
Acután, 160, 161.
Adak, 100.
Admiralty, Inlet, 182, 228.
Afganistán, 82.
Afognak (fuerte), 271.
Alaska, 13, 36, 48, 100, 140, 143, 149, 151, 160-162, 175, 179, 186, 203, 204, 216, 224, 264, 269, 273, 276.
— golfo, 100, 146, 153, 154, 173, 178.
Albany, 84.
Alemania, 34, 35, 83, 145.
Aleutianas (islas), 100, 101, 149, 270, 272.
Alexander (archipiélago), 272.
Algarve, 87.
Aliponzoni (ensenada), *véase* Cordero Channel.
Alta California, 23, 27, 71-73, 80, 101, 103, 104, 106, 107, 110, 112, 114-118, 122, 150, 157, 158, 209, 215, 239, 266.
Amargura (punta), 145.
América, 15, 16, 20, 27, 31, 33, 36, 41, 42, 60, 61, 68, 75, 80, 81, 109, 153, 200, 201, 270, 277, 281.
América Central, 71.
América del Sur, 54, 55, 79.
Anacapa (islas), 151.
Anclaje (punta), 227.
Andes de Quindio, 65.
Angostura de los comandantes, *véase* Arran Rapids.
Anián (estrecho), 20, 26, 50, 81, 87, 91, 92, 96, 261, 281.
Antártico (océano), 36.
Antillas (islas), 54, 71.
Apatzingán, 71.
Arauco (fuerte), 62.
Arboleda (punta), 145.
Arcadio (cabo), *véase* Hinchinbrook (cabo).
Archangel, 82, 118.
Arenas (punta), 138.
Arenys de Mar, 41.
Aristizábal (isla), 243.
Argel, 197.
Argelia, 157.
Arica (ensenada), 200.
Arran Rapids, 230.
Ártico (océano), 82, 84, 85, 100.
Asia, 75-77, 81, 82, 100, 201, 274.
Asunción (entrada), 133, 145, 240.
Atlántico (océano), 20, 27, 36, 39, 75, 77, 79, 80, 84, 85, 99, 121, 154, 217, 218, 261, 274.
Atrevida (canal), 232.
Australia, 37, 38, 195.
Azores (islas), 84, 218.
Bacalaos (estrecho), 78, 81, 91.
Baffin (isla), 85.
— bahía, 83, 84, 85.
Bagial (puerto), 145.
Bahía Botánica, 200.

Baja California, 21-23, 36, 42, 69, 71-73, 102, 103, 106, 113, 115, 155.
Baker Island, 146.
Balda (brazos), *véase* Thompson Sound.
Baldinat (brazos), *véase* Tribuna Channel.
Bancas (punta), 206.
Banderas (bahía), 21, 106.
Barkley Sound, 135, 180, 181, 188.
Batauiz, 37, 109, 277.
Bauzá (fondeadero), 231.
Baylío Bazán (puerto), 240.
Bellingham Bay, 191, 224, 226.
Bengala, 232.
Bering (estrecho), 81, 87, 273.
— bahía, 203, 204, 207, 213.
Bio-Bio (región), 63.
Blanco (mar), 82.
Blanco de San Sebastián, (cabo), 135.
Boca de las Californias, 24.
Bocas y Brazos de Moñino, 243.
Bodega (puerto), *véase* Bodega Bay.
— punta, 191.
Bodega Bay, 138, 264.
Bodega y Quadra (puerto), *véase* Port Discovery.
Bogotá, 65.
Boise (cabo), *véase* Frondoso (cabo).
Bombay, 109, 277.
Bonifacio (bocas), 188.
Bonilla (islas), *véase* Smith's Island and Minor Island.
Botánica (bahía), 38.
Boundary (bahía), 227.
Brazos del Canónigo, *véase* Forward Harbor.
Brest, 153.
Bristol, 76.
Bucareli (bahía), *véase* Bucareli Sound.
Bucareli Sound, 133, 137, 142-144, 148, 157, 164, 177, 186, 207, 233, 238-241, 254.
Buena Esperanza (cabo), 37, 195.
— bahía, 185, 253.
Buenos Aires, 66, 198.
Buen tiempo (cabo), *véase* Fair Weather (cabo).
— monte, 205, 213.
Bukhara, 82.
Bull (puerto), 232.
Burrard Inlet, 227-229.
Bustamante (bahía), 229.
Bute, *véase* Bustamante (bahía).
Caamaño (ensenada), *véase* Admiralty Inlet.
— bocas, 228.
— cabo, 242.
Cabo Blanco, 24, 26, 95, 129, 137.
Cabra, 218.
Cádiz, 35, 40, 59, 62, 64, 69, 84, 196, 198, 199, 226, 237, 249, 268.
Cala de los Amigos, 180, 208, 252, 253, 258, 266, 267.
Caldera (puerto), 145.
California, 13, 21, 23, 24, 26, 37, 80, 102, 110, 112, 131, 132, 136, 138, 153, 154, 159, 165, 184, 185, 186, 200, 201, 217, 238, 239, 251, 266, 267.
— cabo, 92.
— golfo, 21, 22, 54, 71, 83, 93, 96, 107, 112, 113, 179.
Callao (El), 27, 61-63, 94, 107, 141, 200, 252, 259.
Camacho (canal), *véase* Unalga Pass.
Canadá, 14, 36, 75, 79, 83, 84, 94, 129.
Cape Breton (isla), 76, 78.
Cape Elizabeth Island, *véase* San Aniceto (isla).
Carmelo (bocas), 191.
— canales, 228.
— montaña, *véase* Mount Baker (volcán).
Carmen (isla), *véase* Kayak Island.
Carrasco (puerto), *véase* Barkley Sound.
— bahía, 186.
— isla, *véase* Protection Island.
Cartagena, 40, 41.
Cartagena de Indias, 59.
Caspio (mar), 82.
Cathay, 75, 77, 78, 83.
Cavite, 110, 239.
Cedros (isla), 24.
Cefalonia, 92.
Centroamérica, 201, 218, 268.
Cepeda (isla), *véase* Point Roberts.
Cerralvo (ensenada), 111, 112.
Cerro Nevado de Santa Rosalía, *véase* Olympus (monte).
Cevallos (isla), 230.
Cipango, 77.

Clayocuat, 135, 171, 180, 181, 186-188, 223, 248, 257.
Cocos (isla), 200.
Cojo Bay, *véase* Purísima Concepción (ensenada).
Colima, 70, 71.
Colnett (puerto), 203.
Colorado (río), 22.
Columbia (bahía), 176.
– río, 14, 135, 237, 264, 265.
Columbia Británica, 14, 37, 129, 203, 230, 243, 261.
Concepción (La), 62, 63.
Concepción (punta), 150.
– puerto, 153.
Constantinopla, 237.
Conversión (isla), 25.
Cook, (río), 154, 159, 160, 173, 176, 177, 184.
Coquimbo, 200.
Cordero Channel, 231.
Córdoba (bahía), 176.
– puerto, 183, 188, 190, 224-226, 242.
Cordón (punta), 138.
Córdova (puerto), *véase* Córdoba (puerto).
Craycroft Island, 231.
Cruz (bahía), 21, 146.
Cruz (cabo), 23.
Cuba, 71.
Cuernavaca, 70.
Cuchero, 62, 63.
Culenco, 63.
Culicán, 106.
Curaya, 54.
Chaca Huasi (montañas), 64.
Chacala (ensenada), 106.
Chacras (provincia), 62.
Chametla, 21.
Chancay (provincia), 62.
Chatham (estrecho), 145.
– puerto, *véase* Puerto Valdés.
Chilapa, 70.
Chile, 33, 61, 62, 153, 199.
Chiloé, 179, 199.
Chilpanaingo, 70.
China, 79-83, 122, 151.
Chinchao, 62.
Chirikov (isla), 161.
Christian Sound, *véase* Príncipe Felipe (ensenada).
Dall (isla), 137, 240, 242.
Darién, 20.
David (isla), 179.
Davis (estrecho), 95, 97.
Descanso (ensenada), 227.
Descubierta (canal), 232.
Deseado (puerto), 199.
Desengaño (puerto), *véase* Disenchantment Bay.
Destruction Island, 134, 145.
Devonshire (condado), 84.
Dinamarca, 34.
Disenchantment Bay, 206, 213.
Dixon (entrada), 126, 127.
Dolores (isla), *véase* Destruction Island.
Dos Puntas (cabo), 159.
Douglas (canal), 243, 261.
Dutch Harbor, 160.
Ecuador, 57, 200.
Edgecumbe (monte), 136, 204.
– cabo, *véase* Engaño (cabo).
Egmont (puerto), 199.
Eliza (rada), *véase* Pedder Bay.
Elizabeth (cabo), 159, 177.
Engaño (cabo), 22, 23, 136, 204, 207.
– canal, 231.
– punta, 242.
Escorial (El), 247.
España, 13, 14, 16, 19, 24, 27, 31-36, 38, 39, 42-45, 48, 50, 52, 53, 55, 57, 59-61, 63-65, 68, 71, 87, 91, 92, 99-102, 107, 118, 121, 123, 124, 130-133, 151, 154-156, 162, 163, 171, 172, 174, 178, 179, 195, 198, 199, 202, 211, 237, 247, 249, 252, 259, 262, 265-268, 270-273, 278, 279, 281.
Esperanza (bahía), 165.
Esquimault Bay, *véase* Córdoba (puerto).
Esquimault Harbor, *véase* Córdoba (puerto).
Esquivel (bahía), 145.
Estados Unidos, 14, 44, 121, 129, 272.
Estotilant, 81.
Estrada (puerto), 242.
Estrella (puerto), 145.
Europa, 31, 32, 34, 35, 75, 82, 99, 156, 219, 229, 231, 257, 282.
Evia (punta), 242.

Ezeta (entrada), *véase* Nuestra Señora de la Asunción (bahía).
Fair Weather (cabo), 203, 204, 207.
Falcón (cabo), *véase* Tillamook.
False Tillamook, *véase* Tillamook.
Farallones (bahía), *véase* San Francisco (bahía).
Ferrara, 196.
Ferrol (El), 40, 41.
Fidalgo (boca), 182, 191.
– volcán, 176.
Filipinas, 31, 48, 110, 111, 122, 157, 179, 195, 197, 209, 212, 216, 268, 277.
Flores (isla), 187.
– entrada, 231.
Flórez (puerto), 158.
Florida, 43, 78.
Floridablanca (isla), *véase* Reina Carlota (isla).
– canal, *véase*, Burrard Inlet.
Fonte (estrecho), 186, 242, 243, 254.
Forrester (isla), 126, 127, 137.
Fort Ross, 272.
Forward Harbor, 231.
Francia, 34-36, 38, 43, 68, 69, 172, 269, 278, 281.
Fraser (río), 191, 228.
Frislandia (isla), 91.
Frobisher (bahía), 83.
Frondoso (cabo), 135, 165.
Gabriola (isla), 227.
Galera (punta), 23.
Galiano (isla), 207, 213.
Galicia, 132.
Garzón (ensenada), 226.
Gastón (seno), *véase* Bellingham Bay.
– puerto, 242.
Gaviola (punta), 227.
Gelandillas (islas), 91.
Georgia (golfo), *véase* Nuestra Señora del Rosario (canal).
Gervete (canal), 187.
– seno, 187.
Gibraltar, 197.
Giraldes (puerto), 188.
Goleta Bay, 150.
Gorostiza (seno), 242.
Graham (puerto), 177, 182.
Gran Bretaña, 43, 59, 148, 267, 272, 274.
Gran Canal de Nuestra Señora del Rosario de la Marinera, *véase* Nuestra Señora del Rosario (canal).
Grande de Santiago (río), 106.
Gravina (puerto), 176.
Gray (puerto), 264, 265.
Grenville (cabo), 159.
– canales, 243, 261.
Groenlandia, 77, 81, 83, 84.
Guadalajara (México), 71, 72, 103, 107.
Guadalupe (puerto), 137.
Guadix, 91.
Guanajuato, 70, 72, 103, 112, 202, 211.
Guatemala, 71.
Guayaquil, 199, 200, 277.
Guaymas (puerto), 111-113.
Güemes (puerto), *véase* Hardy (puerto).
– canal, 226.
Habana (La), 40, 70, 157, 238, 249.
Haenke (isla), 206.
Hardy (puerto), 188, 232, 233.
Haro (puerto), 171.
Harvey Bay, *véase* Insulto (fondeadero).
Harwich, 83.
Hawai, 36-38, 154, 179.
Heceta (entrada), 186.
– boca, 219.
Herradura (puerto), 199.
Hijosa (isla), 158, 207.
Hinchinbrook (cabo), 207.
– isla, 21, 147, 176.
Holanda, 34, 35.
Hope (isla), 232.
Hornos (cabo), 38, 71, 72, 199.
Howe Sound, 228.
Huamalíes (provincia), 62.
Huánuco, 62, 63.
Hudson (bahía), 77, 84, 85.
– estrecho, 84, 85, 274.
– río, 84.
Huesca (provincia), 66.
Humboldt (bahía), 26.
Indias, 78.
– occidentales, 92.
– orientales, 75, 82, 84.
Inglaterra, 34-37, 77, 79, 82, 84, 93, 151, 163, 168, 171, 172, 174, 247, 249, 258, 259, 266, 269-271, 273, 281, 282.
Insulto (fondeadero), 231.

— punta, 232.
Irlanda, 83.
Jalisco, 21.
Japón, 76.
Jones Sounds (estrecho), 85.
Juan de Fuca (estrecho), 15, 16, 93, 128, 133, 134, 137, 168, 170, 173, 178-181, 184-186, 188, 190, 192, 193, 209, 212, 215-217, 219, 224, 232, 233, 238, 244, 248, 249, 253, 254, 257, 258, 260-263, 265, 271, 278.
Juan Fernández (islas), 199.
Kachemac (bahía), *véase* Quadra (bahía).
Kamchatka, 38, 100, 118, 153, 160, 201, 270.
Kayak Island, 147, 158, 207, 213.
Kaye (isla), *véase* Kayak Island.
Kenai (península), 147, 177.
— fuerte, 271.
Kodiak (isla), 159, 175, 177, 270-272.
Laberinto (salida), 232.
Labrador (estrecho), 24, 76, 77, 83, 91.
Lancaster (estrecho), 85, 97.
Lángara (isla), *véase* Reina Carlota (isla).
Laponia, 59.
Laredo (canal), 243.
Lewis (canal), 228, 229.
Lewis channel, *véase* Lewis (canal).
Lima, 62-64, 131, 141, 149, 179, 185, 200.
Lisboa, 24, 66, 80.
Ligueyos, 200.
Lituya (bahía), *véase* Port des Français.
Londres, 36, 76, 91, 196, 244.
López de Haro (estrecho), 183, 190.
Loreto, 71, 72, 110, 112, 114, 115, 157.
— ensenada, 111.
Louisiana, 43.
Lurín, 62.
Macao, 38, 154, 166, 168, 179.
Macora, 63.
Madre de Dios (isla), 145.
Madrid, 62, 64, 87, 101, 211, 237, 259.
Magallanes (estrecho), 37, 48, 55, 71, 78, 79, 84, 218.
Magdalena (isla), *véase* Hinchinbrook (isla).
— bahía, 23.
Majoa, 232.
Malaspina (bahía), 229.
Malvinas (islas), 84, 199, 221, 273.
Mamoré (río), 66.
Manila, 23, 24, 80, 107, 122, 157, 179.
Marías (islas), 132, 143, 230, 253.
Mariquita, 65.
Martín de Aguilar (río), 26, 86, 129, 137, 186.
Martínez (punta), 150.
Mártires (punta), 134.
Mar-huinas, 256.
Matanchel, 108.
Mataró, 41.
Mayord (puerto), 145.
Mazarredo (puerto), 176, 242.
Mazatlán (islas), 24, 26, 70, 106, 111.
Mediterráneo (mar), 76.
Melilla, 197.
Mendocino (cabo), 23-26, 129, 135, 147.
Menéndez (ensenada), 176.
Mer de l'Ouest (golfo), 94.
Mescaltitán (ensenada), 150.
— laguna, 150.
México, 20, 22, 53, 70-72, 79, 102, 103, 113, 125, 131, 174, 175, 202, 203, 211, 240, 247, 249, 252, 259, 263, 266, 268.
— capital, 107, 172, 201, 211, 215, 237, 252.
Middleton Island, *véase* Hijosa (isla).
Mier (fondeadero), 233.
Milán, 91, 199.
Miranda (volcán), 159.
Mississippi (río), 43.
Módena, 196.
Molucas (islas), 20, 37.
Montague (isla), 158, 207.
Montague Island, *véase* Montague (isla).
Monterrey, 25, 38, 71-73, 102, 103, 107, 115-117, 122-125, 132, 134, 135, 138, 140, 150, 154, 155, 157, 161, 169, 174, 178, 184, 187, 192, 209, 211, 216, 217, 241, 244, 252, 258, 259, 262, 270, 279.
— puerto, 265.
Montes, 70.
Montevideo, 66, 157, 199.
Montreal, 79.
Moñino (canal), 228.
Moscú, 82.
Mount Baker (volcán), 224.

Mount Edgecumbe, *véase* Edgecumbe (monte).
Mulazzo, 197.
Mulgizue (puerto), 203-207, 209, 213, 231, 282.
Muña, 63.
Muñoz Goosens (cabo), 242.
Murfi (fondeadero), 230.
Muzon (cabo), *véase* Muñoz Goosens (cabo).
Nacimiento (fuerte), 63.
Napo, 54.
Narváez (puerto), *véase* Clayocuat.
Navidad (puerto), 22, 24, 106.
Nayarit, 24, 106.
Neah Bay, *véase* Núñez Grona (bahía).
Nepean Sound, *véase* Gorostiza (seno).
New Dungeness Bay, 182, 191, 192.
New Dungeness, *véase* New Dungeness Bay.
Nicaragua, 71, 158, 200, 219.
– golfo, 218.
Nigei (isla), 232.
Nitinat, *véase* Barkley Sound.
Nootka Sound, *véase* Nutka (bahía).
Norte (cabo), 126, 127, 129.
– mar, 92.
Norteamérica, 37, 38, 43, 76, 77, 84, 100, 101, 118, 130, 151.
Noruega, 82, 84.
Novales (punta), 207.
– fondeadero, 231.
Nubladas (islas), 207.
Nuchimas, 223.
Nuestra Señora de la Asunción (bahía), 135, 203, 209, 265.
Nuestra Señora de los Ángeles (puerto), 192.
Nuestra Señora del Carmen (canal), 242.
Nuestra Señora de los Dolores (puerto), 242.
Nuestra Señora de Regla (ensenada), 147.
Nuestra Señora del Rosario (canal), 190-193, 224.
Nueva California, 114, 164.
Nueva Escocia, 78.
Nueva España, 20-22, 50, 69, 70, 73, 80, 85, 92, 99, 102-104, 107, 179, 203, 206, 211, 217, 218, 237, 244, 249, 252, 267.
Nueva Galicia, 102, 104, 112.
Nueva Holanda, 195.
Nueva Orleans, 43.
Nueva Vizcaya, 102, 113.
Nueva York, 84.
Nueva Zelanda, 36, 195.
Nuevas Hébridas (islas), 37.
Nuevo Continente, 58.
Nuevo México, 117.
Nuevo Mundo, 13, 31, 35, 36, 45, 50, 101, 155.
Nuevo Reino de Granada, 64.
Nuevos Remolinos (canal), 231.
Núñez Gaona (bahía), 178, 183, 192, 219, 223, 253, 254, 259, 264, 265.
Nutka (bahía), 37, 71, 93, 111, 121, 127, 129, 151, 153, 154, 156, 160, 162-166, 168-175, 178-180, 183-186, 188, 191, 193, 202, 206, 208, 209, 212, 216, 217, 221, 223, 224, 226, 231, 233, 238-240, 244, 247, 249, 251, 253-255, 257, 258, 260, 264, 266, 267, 273, 275, 278, 282.
– convención, 172, 178, 216, 228, 247, 248, 253, 258, 259, 262, 266.
– región, 135.
– estrecho, 171.
Olympus (monte), 128.
Once Mil Vírgenes (archipiélago), 242.
Orca (bahía), *véase* Córdoba (bahía).
Ordóñez (bocas), 188.
Oregón (estado), 14, 129.
Orinoco (río), 33, 48.
Pacífico (océano), 13-15, 20, 27, 36, 38, 39, 43, 44, 48, 49, 55, 71, 73, 75, 77, 79, 83-86, 91, 99, 109, 110, 113, 115, 118, 172, 174, 183, 184, 211, 232, 249, 259, 261, 266-269, 273-275, 277, 278, 281.
Pacífico Noroeste (océano), 121, 153, 275.
Pacífico Norte (océano), 50, 101, 247, 271.
Pacífico Sur (océano), 37, 154, 273.
Pacheco (canal), 226.
Padilla (archipiélago), 191.
Paita (fondeadero), 200.
Panamá, 200.
– istmo, 20.
– canal, 79.

Pantoja (punta), 242.
Paraguay, 68.
París, 59, 68, 101, 196.
– meridiano, 58.
– tratado, 43, 50, 99.
Parma, 199.
Pasco, 62, 64.
Pascua (isla), 38.
Patagonia, 199.
Pátzcuaro, 71.
Payta (puerto), 141.
Paz (La), 111, 112.
– bahía, 21.
– puerto, 112, 113, 114.
Pedder Bay, 182.
Pedernales (punta), *véase* Point Argüello.
Peniche, 63.
Península Ibérica, 63, 64.
Perú, 54, 61, 63, 141, 158, 200, 221, 249.
Petropavlovsk, 100.
Pillao (montañas), 63, 64.
Pineda (isla), 206.
Pinedo (canal), 232.
Pinos (punta), 125, 209.
Poca Agua (canal), 187.
Point Argüello, 150.
Point Banks, 159.
Point Grenville, 133.
Point Grey, 191, 227, 228.
Point Muzon, *véase* Santa Magdalena (punta).
Point Reyes, 150.
Point Roberts, 191, 227.
Polinesia española, 48.
Polo (norte), 79, 274.
Porlier (boca), 227.
Port des Français, 154.
Port Discovery, 182, 191, 192, 265.
Port Etches, *véase* Santiago Apóstol (puerto).
Portillo (canal), 145.
Portsmouth, 233.
Portugal, 63, 66, 78.
Pozuzo, 63.
Prince William Sound, *véase* Príncipe Guillermo (bahía).
Prince of Wales (archipiélago), 240.
Princesa Real (isla), 243.
Príncipe (bahía), 144.
–canal, 242.
Príncipe de Gales (isla), 126, 127, 143.
Príncipe Don Carlos (bahía), 150.
Príncipe Felipe (ensenada), 145, 147.
Príncipe Guillermo (bahía), 153, 158, 160, 164, 165, 173, 175-177, 184, 207, 213, 257, 272.
Protection Island, 182.
Puerto Concepción, 23.
Puerto de Quimper, *véase* New Dungeness Bay.
Puerto Valdés, 176, 177, 233.
Punta de Dos Cabezas (isla), 177.
Purísima Concepción (ensenada), 150.
Puruándiro, 70.
Quaporé (río), 66.
Quacós, 232.
Quadra (bahía), 177.
– islas, 271.
– puerto, 224.
Quema (fondeadero), 229.
Querétaro, 70.
Quimper (bahía), *véase* New Dungeness Bay.
Quinsay, 83.
Quintano (brazo), 229.
Quito, 34, 59,
– reino, 36, 58.
Rasa (isla), *véase* Galiano (isla).
Real de Santa Ana, 112.
Real Marina (canal), 145.
Realejo, 158, 200, 277.
Refugio (puerto), 145.
– fondeadero, 231.
Regla (isla), 173.
– ensenada, 177.
Reina Carlota (isla), 126, 127, 137, 191, 207, 227, 241, 242, 257.
– bahía, 261.
– estrecho, 233.
Remedios (puerto), 137.
Rere (provincia), 63.
Retawal (brazos), 232.
Revesa (punta), 231.
Revillagigedo (islas), 21.
– puerto, *véase* Graham (puerto).
– seno, *véase* Columbia (bahía).
Reyes (río), 95.
Rica de Oro (isla), 24.
Rica de Plata (isla), 24.
Río de Janeiro, 66.

Río de La Plata, 66, 68, 199.
Robredo (ensenada), 230.
Roma, 54.
Rosario (estrecho), *véase* Fidalgo (boca).
– canal, 260.
Rosario Strait, *véase* Fidalgo (boca).
Royal Roads, *véase* Valdés y Bazán (rada).
Rusia, 35, 82, 270, 272.
Saavedra (bocas), 187.
Saint-Malo (puerto), 37.
Salomón (islas), 37.
Salvador, El, 71.
Samoa (isla), 37, 38.
San Agustín (cabo), 137.
San Alberto, 145.
San Aniceto (isla), 147.
San Antonio (puerto), 145, 146, 240.
– canal, 188.
Sanak (islas), 161.
San Bartolomé (punta), 145, 240.
– cabo, 204, 207.
San Basilio (cerro), 108.
San Benedictino (isla), 253.
San Bernabé (bahía), 24, 114.
San Blas, 21, 72, 73, 87, 103, 104, 106-111, 114-118, 122, 123, 125, 129-131, 134, 138, 141, 143, 148-151, 156, 158, 161, 163-165, 168-170, 173-175, 178-180, 184-186, 192, 193, 200-203, 209, 211-213, 216-220, 233, 238, 239, 244, 248, 249, 253, 259, 262-265, 269, 275-278.
– meridiano, 170, 171.
San Carlos (isla), *véase* Forrester (isla).
– puerto, 199.
San Carlos de Monterrey (puerto), 129.
San Clemente (isla), 25.
San Cristóbal (canal), 145.
– cerros, 127.
San Diego, 25, 73, 107, 112, 114, 115, 117, 125, 150, 151, 157, 179, 270.
– puerto, 150, 265.
Sandwich (islas), 140, 154, 166, 195, 201.
San Elías (cabo), 146, 147, 207.
– monte, 100, 146, 186, 187, 205, 207.
San Esteban (cabo), 128.
San Félix (punta), 240.
San Fernando (isla), 145.
San Francisco, 23, 37, 115, 135, 136, 138, 147, 157, 161, 185, 249, 254, 262, 263, 265.
– bahía, 115, 150, 263, 265.
– canal, 188.
– puerto, 117, 131, 219, 262.
San Ignacio (isla), 145.
– punta, 150.
San Isidro (puerto), 188.
San Jacinto (monte), *véase* Edgecumbe (monte).
San Joaquín (islas), 243.
San José del Cabo, 71.
San Juan (isla), 145, 181, 226.
– archipiélago, 182-184.
– puerto, 170, 182, 265.
– río, 218.
San Juan Bautista (golfo), 188.
San Juan de Dios (río), 187.
San Juan Nepomuceno (canal), 188.
San Lázaro (archipiélago), 95.
San Lorenzo (estuario), 79.
– río, 83.
– surgidero, *véase* Nutka (bahía).
San Lucas (bahía), 24, 176.
– cabo, 21, 22, 24, 25, 69, 72, 107, 113, 114, 138, 141, 179, 211.
San Luis Gonzaga (bahía), 113.
San Luis de Potosí, 103.
San Martín (cabo), 23.
San Miguel (isla), 23, 221.
San Miguel de Allende, 70.
San Miguel de Nutka (fuerte), 248.
San Nicolás (isla), 25.
San Pedro (bahía), 25.
– isla, 188.
San Petersburgo, 50, 101, 125, 154, 155, 176, 270, 271.
San Rafael (bahía), 186, 188.
– isla, 221.
– península, 227.
San Roque (cabo), 135.
– surgidero, 242, 243.
San Saturnino (bocas), 188.
San Sebastián (cabo), 26.
Santa Bárbara (canal), 25, 73, 116, 125, 150, 151, 157.
– ciudad, 150.
– isla, 23, 25, 113, 126, 149, 151, 161.
Santa Catalina (isla), 25, 26, 126, 151.

Santa Clara (punta), 128.
Santa Cristina (isla), *véase* Forrester (isla).
Santa Cruz (bahía), 22, 144, 146.
— islas, 23, 38.
Santa Fe, 117.
Santa Fe de Bogotá, 65.
Santa Magdalena (punta), 27.
Santa Margarita (cabo), 127.
— punta, *véase* Norte (cabo).
— Santa María Magdalena (isla), *véase* Hinchinbrook (isla).
— cabo, 126.
Santander, 197.
Santa Rita (isla), 145.
Santa Rosa (seno), 182.
Santiago, 63.
— puerto, 21, 148, 175.
— río, 27, 104, 107.
Santiago Apóstol (puerto), 147.
Santiago de Chile, 198.
Santo Tomás (islas), 21.
— isla, 151.
Santo Tomé (isla), 132.
Sarmiento (punta), 229.
Sayán, 62.
Sayula, 70.
Scott (cabo), 233.
Separación, La, 229.
Sevilla, 54, 78, 132, 157, 218.
Sheen (bahía), *véase* Menéndez (ensenada).
Shumagin (isla), 161.
Siberia, 36, 100, 270, 271.
Sinaloa (provincia), 21, 26, 102, 267.
Singapur, 84.
Sitka Sound (entrada), 136, 144, 145, 207.
Slava Rosii, 271.
Smith (estrecho), 85.
Smith's Island and Minor Island, 226.
Sociedad (islas), 195.
Socorro (isla), 132.
Sol (cuerpo celeste), 36, 68, 69.
Sonora, 102-104, 106, 113, 117, 267, 275.
Sooke Inlet, *véase* Graham (puerto).
Sorullo, 71.
Suckling (cabo), *véase* San Elías (cabo).
Sudamérica, 125, 268.
Suecia, 34, 35.
Suiza, 34.
Sur (mar), 24, 79, 83, 92, 95.
Surco (provincia), 62.
Susto (ensenada), *véase* Sitka Sound.
Sutil (punta), 232, 233.
Svalbard (archipiélago), 82, 84.
Tabla (canal), 229.
Tahití, 154.
Talcahuano, 62, 153, 199.
Tarma (provincia), 62, 63.
Tassis, 208.
Tehuantepec, 20.
Tejada (isla), 228.
Tenerife, 135.
Tepic, 108, 131, 238.
Terranova, 76, 77, 78.
Thaití, 36, 37.
Thompson Sound, 232.
Tierra (planeta), 58, 59, 69, 79.
Tierra de Fuego (isla), 79.
Tierra Firme (reino), 21.
Tillamook, 135.
Tixtla, 70.
Tomales (bahía), 265.
Tonga (isla), 38.
Topaze Harbour, *véase* Flores (entrada).
Tordesillas (tratado), 99.
Tornea (valle), 59.
Trafalgar (batalla), 218.
Tres Marías (islas), 21, 112.
Tres Santos (bahía), 160.
Tribune Channel, 232.
Trinidad (isla), 153, 159, 160, 161.
— puerto *véase* Trinidad Bay.
Trinidad Bay, 132, 186, 265.
Triste (isla), 213.
Turín, 196.
Ulster, 93.
Unalaska (isla), 153, 159-161, 270.
Unalga Pass, 160.
Unimak (isla), 161.
Uruapán, 71.
Uzbek (república), 82.
Valdés y Bazán (rada), 182, 183.
Valparaíso, 63, 199.
Valladolid de Michoacán, 103.
Vancouver, 37, 100, 127, 137, 165, 182-184, 191, 232, 249.
Vancouver y Quadra (isla), 258.
Vargas (isla), 180, 187.

Venecia, 76, 81.
Venezuela, 48.
Venus (planeta), 36, 42, 68, 69.
Veracruz, 69, 103, 109, 172, 238, 249, 277.
Viana (ensenada), 231.
Viejo Mundo, 39.
Vigía (cerro), 107.
Villavicencio (fondeadero), 233.
Washington (estado), 14, 129.
Wintuysen (bocas), 227.
Wolf Point, *vésae* Engaño (punta).
Xochistlán, 70.
Yacapixtla, 70.
Yakutat (bahía), 204, 205, 213, 271.

Las Colecciones MAPFRE 1492 constituyen el principal proyecto de la Fundación MAPFRE AMÉRICA. Formado por 19 colecciones, recoge más de 270 obras. Los títulos de las Colecciones son los siguientes:

AMÉRICA 92

INDIOS DE AMÉRICA

MAR Y AMÉRICA

IDIOMA E IBEROAMÉRICA

LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS

IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO

REALIDADES AMERICANAS

CIUDADES DE IBEROAMÉRICA

PORTUGAL Y EL MUNDO

LAS ESPAÑAS Y AMÉRICA

RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA

ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS

ARMAS Y AMÉRICA

INDEPENDENCIA DE IBEROAMÉRICA

EUROPA Y AMÉRICA

AMÉRICA, CRISOL

SEFARAD

AL-ANDALUS

EL MAGREB

A continuación presentamos los títulos de algunas de las Colecciones.

COLECCIÓN
REALIDADES AMERICANAS

Viajeros por Perú.
El Brasil Filipino.
Comunicaciones en la América hispánica.
Historia política del Brasil.
Hispanoamérica-Angloamérica.
La población de América.
América en Filipinas.
La mujer en Hispanoamérica.
El indigenismo desdeñado.
Genocidios.
Comercio y mercados en América Latina colonial.
Las Reales Audiencias en Hispanoamérica.
La universidad en la América hispánica.
Historia de la prensa hispanoamericana.
Existencia fronteriza en Chile.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de julio de 1992.

El libro *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste,* de María Pilar de San Pío, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el Almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- Las naves del descubrimiento y sus hombres.
- España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur.
- El mar en la historia de América.
- Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América.
- Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias.
- La expansión holandesa en el Atlántico.
- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.

En preparación:

- Cuatro siglos de cartografía en América.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

9 788471 003096

941.11
SAN
EXP
12

María Pilar de San Pío

EXPEDICIONES ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII. EL PASO DEL NOROESTE

COLECCION MAR Y AMERICA